Universitatea “Lucian Blaga” Sibiu

Ilie ROTARIU

# TRANSPORTURI, EXPEDIȚII ŞI ASIGURĂRI DE MĂRFURI ŞI CĂLĂTORI

Ediția a IV-a - revăzută

Editura “ALMA MATER”
Sibiu 2007

**Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României**
**ROTARIU,ILIE**
**Transporturi, expediţii şi asigurări de mărfuri şi călători** / Ilie Rotariu. – Ed. a 4-a, rev. – Sibiu : Alma Mater, 2007
Bibliogr.
ISBN 978- 973-632-371-3

656(100)(075.8)
658.788(100)(075.8)
368.2(100)(075.8)

| | | |
|---|---|---|
| | Introducere | 7 |
| 1. | **Depozitarea mărfurilor.Tehnologii moderne de transport** | 10 |
| 1.1 | Depozitarea mărfurilor | 10 |
| 1.2 | Tehnologii moderne de transport | 12 |
| 2. | **TRANSPORTUL RUTIER** | 16 |
| 2.1 | Parcul şi piaţa de autovehicule | 22 |
| 2.2 | Societăţi comerciale de transport rutier | 27 |
| 2.3 | Piaţa Transporturilor Rutiere | 29 |
| 2.4 | Reglementarea transporturilor rutiere | 30 |
| 2.5 | Tipuri de licente de transport | 33 |
| 2.7 | Contractul de transport rutier | 40 |
| 2.8 | Tipuri de acorduri, convenţii | 41 |
| 2.9 | Contractul de transport în traficul internaţional | 43 |
| 2.10 | Acordul ADR pentru transportul de mărfuri periculoase | 47 |
| 2.11 | Carnetul T.I.R | 48 |
| 2.12 | Acordul A.E.T.R | 53 |
| 2.13 | Acordul ATP, conventia ATA | 59 |
| 2.14 | Documente necesare pentru executarea unui transport rutier | 62 |
| 2.15 | Monitorizarea activităţii transportului rutier | 63 |
| 2.16 | Norme generale de securitate a muncii pentru transporturi rutiere | 64 |
| 2.17 | Protecţia mediului | 66 |
| 3 | **TRANSPORTUL FEROVIAR** | 70 |
| 3.1 | Căile ferate | 70 |
| 3.2 | Mijloacele de tracţiune | 71 |
| 3.3 | Vagoanele | 71 |
| 3.4 | Condiţiile generale ale transportului pe calea ferată română | 72 |
| 3.5 | Condiţii generale ale transportului feroviar internaţional de mărfuri | 72 |
| 3.6 | Condiţiile generale ale transportului de călători | 73 |
| 3.7 | Contractul de transport | 74 |
| 3.8 | Regulamentul de transport pe căile ferate din România | 75 |
| 4 | **TRANSPORTUL AERIAN** | 122 |
| 4.1 | Prezentare generală | 122 |
| 4.2 | Aeroportul | 124 |
| 4.3 | «Libertăţile aerului» | 125 |
| 4.4 | Contractul de transport aerian internaţional | 126 |

| | | |
|---|---|---|
| 4.5 | Activitatea de ticketing | 127 |
| 4.6 | Parkingurile aviatice | 132 |
| 4.7 | Codul Aerian al României | 132 |
| 5 | **TRANSPORTUL MARITIM** | 156 |
| 5.1 | Nava maritimă comercială | 156 |
| 5.2 | Porturile comerciale | 164 |
| 5.3 | Organizarea transporturilor maritime internaționale | 167 |
| 5.4 | Cargo: marfa sau pasagerii | 169 |
| 5.5 | Contractele de navlosire | 170 |
| 5.6 | Croazierele | 183 |
| 5.7 | Marinele | 184 |
| 6 | **TRANSPORTURILE NECONVENȚIONALE** | 187 |
| 7 | **EXPEDIȚIA INTERNAȚIONALĂ** | 190 |
| 8 | **ASIGURĂRILE ÎN TRANSPORTURI** | 193 |
| 8.1 | Asigurarea în transportul maritim şi fluvial | 200 |
| 8.2 | Asigurările în transporturile terestre | 202 |
| 8.2.1 | Asigurări de transport rutier | 206 |
| 8.2.2 | Asigurarea în transportul feroviar | 211 |
| 8.3 | Asigurarea în aviație: specific | 211 |
| | **Anexă**: Clasificarea activităților de transport conform legislației naționale | 214 |
| | Propunere de programa analitica | 228 |
| | **Bibliografie selectiva** | 232 |
| | ANEXE : Documente folosite în transport şi tipuri de mijloace de transport | 235 |

Transportul este o activitate veche de cînd lumea. Omul, ca să se hrănească a trebuit să-şi poarte trupul. Apoi copii. Apoi uneltele şi armele.

DEX-ul defineşte transportul:

Transport: 1. Faptul de a transporta. Ramură a economiei naționale cuprinzând totalitatea mijloacelor rutiere, aeriene şi navale care asigură circulația bunurilor şi a persoanelor. 2. Totalitatea bunurilor sau a persoanelor care sunt transportate la un moment dat şi în condiții determinate. 3. Uitare de sine cauzată de emoție, de entuziasm, de plăcere sau stare de contemplație

a transporta: 1. A deplasa (cu un vehicul) bunuri sau persoane dintr-un loc în altul; a căra, a duce, a purta. 2. *rel*. a se duce la fata locului (pentru o constatare judiciară, pentru o anchetă, o inspecție etc.): a se deplasa. 3. a duce pe cineva într-o stare de uitare de sine în urma unei emoții profunde, entuziasmului, plăcerii.

Întrucât organizarea şi reglementarea transportului, expedițiilor şi asigurărilor internațională s-au dezvoltat, până la apariția strucuturilor internaționale globale sub influența cutumei anglo-saxone dăm şi echivalentul după Webster Dictionary[1]

[1] transport: v.t. 1. To carry, move, or convey from one place to another. 2. To carry away by strong emotion; enrapture. 3. To send into banishment, esp. to a penal colony_ n. 4. The act of transporting or coneyeing conveyance. 5. a mean of transporting or conveying, as truck or bus. 6 a ship or plane employed from transporting soldiers, military stores, etc. 7. an airplane carrying freight or passengers as part of a transportation system. 8. A system of public travel. 9. transportation (def. 6). 10. a strong emotion; ecstatic joy, bliss., etc. 11. A convict sent into banishment, esp. to penal colony: *The country had been colonized largely by transports*. 12. *Recording*. Also called **tape transport**. A mechanism that moves magnetic tapes past the head in a tape deck or tape recorder.

transportation: n. 1. the act of transporting. 2. the state of being transported. 3. the conveying people, goods, etc. 5. price of travel or transport by public conveyance; fare. 6. tickets or permits for transport or travel. 7. Banishment, as of a criminal to a penal colony; deportation.

Formele clasice de transport s-au dezvolatat de-a lungul timpului. Sunt puține manuale care se ocupă de transportul militar, de evoluția mijloacelor de transport militare, de efectul aplicării în viața civilă a progresului tehnic realizat în scop militar, la rolul său de accelerator al transformării transportului civil.

Mai mult, multă vreme activitatea de transport a stat sub semnul pirateriei, tîlhăriei şi jafului, al acumulării de valori prin forță. Această lungă perioadă se regăseşte azi, ca măsură preventivă în organizarea sistemului de transport, în legislația aferentă. Abia după consolidarea statelor naționale, abia sub presiunea colapsării timpului prin globalizarea incipientă asistăm la reglementarea uniformă a activității civile.

**Definim transportul ca activitatea care deplasează în spațiu şi timp mărfuri şi călători**.

Diferitele forme de transport formează un ansamblu care funcționează unitar. Derularea normală a operațiunilor de transport este condiționată de implicarea expertizei, respectiv activitatea de expediție şi este garantată de sistemul de asigurări. Împreună formează sistemul de comunicare şi schimb dintre om şi natură, dintre oameni şi asigură şi feedback-ul necesar.

Principalele forme ale acestei părți a vieții umane:

- depozitarea şi utilizarea tehnologiilor de transport
- transportul maritim şi fluvial
- transportul rutier
- transportul feroviar
- transportul aerian
- transporturile neconvenționale
- expediția internațională
- asigurările internaționale

O clasificare detailată a activității de transport şi a activităților conexe este prezentată în anexa 1.

Prin natura sa activitatea de transport face sinteza, obligă la folosirea cunoştințelor acumulate în timpul studiilor pentru rezolvarea situațiilor pe care le crează şi se constituie în mijlocul de finalizare al proceselor de producție, prestări servicii etc.

Prin natura sa activitatea de transport face sinteza, obligă la

folosirea cunoştinţelor acumulate în timpul studiilor pentru rezolvarea situaţiilor pe care le crează şi se constituie în mijlocul de finalizare al proceselor de producţie, prestări servicii etc.

Prin legislaţia română se stabilesc normele generale aplicabile organizării şi executării tuturor activităţilor de transport terestru, pe apă şi aerian pe teritoriul României, precum şi normele generale aplicabile mijloacelor de transport proprietate a persoanelor fizice şi juridice, române, în afara teritoriului naţional.

Dispoziţiile legale constituie cadrul general pentru toate actele normative specifice diferitelor moduri de transport şi activităţilor conexe şi se face menţiunea că ″ în toate raporturile generate de activităţile de transport, protecţia vieţilor umane şi protecţia mediului este prioritară″

Obiectivele principale ale sistemului naţional de transport :

-realizarea conectării tuturor localităţilor la reţeaua naţională de transport

-asigurarea dreptului la libera circulaţie a cetăţenilor

-asigurarea liberei circulaţii a mărfurilor şi a bunurilor

-asigurarea transporturilor care privesc siguranţa naţională

-asigurarea racordării la sistemele internaţionale de transport

-participarea la dezvoltarea economică şi socială a ţării

Componentele sistemului naţional de transport: infrastructurile de transport de interes public, utilizatorii acestora şi operatorii de transport public şi privat.

Sunt precizaţi factorii în funcţie de care se realizează dezvoltarea sistemului naţional de transport, se specifică sprijinul statului privind dezvoltarea şi funcţionarea transportului public, garantarea liberei iniţiative şi a autonomiei transportatorilor privaţi, cu asigurarea condiţiilor unui mediu concurenţial normal între modurile de transport şi între diferitele categorii de transportatori.

Ministerul Transporturilor este autoritatea de stat în domeniul transporturilor care asigură realizarea, modernizarea, dezvoltarea şi siguranţa sistemului naţional de transport şi totodată reglementează modurile de transport: transportul rutier, feroviar, maritim, fluvial şi pe apele inteioare, aerian, multimodal şi combinat.

Ministerul transporturilor stabileşte obiectivele de investiţii referitoare la infrastructurile de transport, echipamente şi tehnologii precum şi mijloacele de finanţare a acestora.

# 1. DEPOZITAREA MĂRFURILOR. TEHNOLOGII MODERNE DE TRANSPORT

## 1. 1 Depozitarea mărfurilor

Transportul în timp al mărfurilor se realizează în principal prin stocare, respectiv depozitare. Depozitarea mărfurilor este însă strâns legată şi de procesul de transport.

Procesul de transport cuprinde atât timpul alocat transportului, cât şi cel pentru încărcare, descărcare, întocmirea documentelor şi formalităţilor, depozitare temporară etc.

Depozitarea propriu zisă are drept principale cauze

**- naturale**:

- periodifitatea producţiilor agricole
- condiţii climaterice deosebite (înzăpeziri, inundaţii etc.) care afectează transportul şi necesită depozitare
- obişnuinţele de consum: anumite produse se consumă iarna (lemnele de foc) altele în tot cursul anului. Ambele necesită realizarea de stocuri.
- condiţii meteorologice care obligă la restrângerea sezonieră a activităţii

**-economice**:

- sezonalitatea cererii pentru anumite produse modifică major preţul de vînzare. Producţia trebuie stocată pînă la timpul cererii sau cel al preţului optim
- deşi multe procese au caracter continuu ele implică crearea de stocuri de siguranţă pentru a asigura continuitatea producţiei
- deseori, realizarea transporturilor în partizi mari, scade costul transportului, mult mai mult decât costul depozitării
- acumulare de mărfuri în scopuri speculative sau pentru constituirea de gajuri, garanţii etc.
- necesitatea prezentării mărfurilor prin intermediul expoziţiilor, magazinelor cu vânzare etc.

**-stategice**:

- realizarea de stocuri pentru perioade de război, calamitate etc. formate din stocuri strategice de alimente, combustibili, muniţii, medicamente etc

**Depozitul**: este locul în care se face transportul mărfurilor în timp. Putem avea depozite la producător, la vânzător sau pe parcurs fie ca unităţi

independente, specializate numai pentru depozitare, fie ca unități anexate unei alte stucturi. Depozitele pot fi specializate după produs, după zone geografice (mărfuri pentru Europa, Asia etc.), după clientelă sau pot fi generale.

Depozitul are un spațiu de contact cu furnizorii. Acest spațiu este amenajat caracteristic tipului de marfă şi taliei depozitului: găsim o anumită construcție şi dotare pentru transportul pe calea ferată, alta pentru transportul auto şi alta pentru transport auto containerizat, de exemplu. Fiind specializate în depozitare ele preiau cantități mari de marfă astfel încât operațiile de încărcare descărcare sunt cât mai apropiate de standardele internaționale aceptate.

Depozitul are un spațiu de contact cu clienții, care poate avea amenajări mixte: pentru transport de mare capacitate sau pentru transport de partizi mici de mărfuri. Ambele tipuri includ şi zona de evidență contabilă şi financiară şi pentru emiterea documentelor de transport, inclusiv cele pentru transportul interațional, care sunt foarte specializate. Uneori pot include şi un spațiu pentru control vamal şi fitosanitar. În interiorul spațiului de depozitare (acoperit sau nu) avem spațiile pentru depozitare efectivă şi cele pentru operații de producție: dezambalare, sortare, reambalare, grupare, lotizare, control de calitate, recondiționare etc. În timpul depozitării, funcție de natura mărfii, se fac şi controalele periodice privind calitatea. Spațiile de depozitare sunt amenajate diferit funcție de marfă: spațiile pentru grâu vor fi diferite de cele pentru benzină sau computere.

Depozitele specializate exclusiv în depozitare pot emite documentul numit warant care atestă prezența în depozit a anui anumit fel de marfă într-o anumită cantitate. Aceste documente se pot negoocia şi pot asigura finanțarea întreprinderilor. O condiție esențială privind astfel de operațiuni este credibilitatea depozitului respectiv.

În marile porturi depozitele au dimensiuni foarte mari, cu capacități imense. Exploatarea lor este de tip industrial din cauza volumului mare de mărfuri manevrate zilnic. Depozitele moderne sunt computerizate, atât pentru evidența mărfurilor depozitate cît şi pentru operațiile cu transportatorii şi depozitarii. Tehnologiile moderne de transport au permis standardizarea muncii în depozite şi un mare randament al activității.

Din marile depozite (antrepozite) marfa poate ajunge în depozite zonale, apoi în depozitele întreprinderilor sau comercianților. Marea majoritate a mărfurilor se află fie în sistemul de depozite, fie în cursul transportului. Trebuie să menționăm însă şi un aspect al societății de consum: ‘depozitarea’ la cumpărător, respectiv cumpărarea de mărfuri peste nevoile normale de consum, mai ales a mărfurilor de folosință îndelungată, ajungându-se la adevărate depozite de haine, pantofi, cărți, etc.

## 1.2 **Tehnologii moderne de transport**

Atunci când discutăm de progres tehnic ne gândim în primul rând la utilaje, dar azi trebuie să luăm în considerare şi sistemele de organizare şi întreaga arhitectură a mediului pentru comerț.

În unitățile comerciale se folosesc o gamă largă de utilaje, majoritatea specifice tipului respectiv de activitate: utilaje frigorifice pentru produse alimentare, recipienți speciali pentru substanțe chimice, rafturi de prezentare etc. Toate acestea însumează tehnologia folosită în întreprinderea comercială respectivă.

Multă vreme transportul a fost un element important de cost ducând la creştrea majoră a prețurilor. Revoluția tehnică din domeniul transporturilor, dar şi realizarea de sisteme de organizare de nivel mondial au făcut ca transportul să fie un cost relativ mic pe unitatea de produs, astfel încât s-a ajuns să fie mai ieftin să se transporte piesele componente pe un vas în largul oceanului, pentru a fi montate, evitându-se astfel taxarea națională şi apoi transportate produsele finite, decât să se construiască cele necesare pentru producerea aparatului în întregine, într-un singur loc.

Prima realizare a fost creşterea capacității vaselor, dar dublată de investiții masive din partea statelor în instalații portuare costisitoare care să poată primi astfel de vase. Şi totuşi saltul nu s-ar fi realizat dacă acordurile internaționale n-ar fi introdus o standardizare în materie de "ambalaj" de transport. Astfel avem stadardizate mondial **paletele**: platforme pe care se stivuieşte marfa şi care au suporți pentru a fi mişcate, fie manual cu transpaleta, fie mecanic cu motostivuitorul. Cum unele mărfuri trebuiau mai bine asigurate au apărut paletele închise care asigură o protecție mai bună a mărfurilor. Paletele au permis imediat ca ele să fie folosite şi ca suport de expunere în magazin, astfel încât manipularea mărfurilor a devenit rapidă şi comodă, dar mai ales ieftină. Mai mult, producătorii au trebuit să țină seama de standardele paletelor în stabilirea dimensiunilor produselor lor, astfel încât pe o paletă să încapă precis un număr întreg de produse (evitând folosirea materialelor de «fixare» a mărfurilor) care astfel stivuite, puteau să aibă şi efect de promovare. Dar şi paletele trebuiau transportate şi încă cu mijloace de transport diferite. S-a ajuns astfel la standardizarea containerului. **Containerul** este un paralelipiped de metal cu sisteme de prindere pe oricare colț. Containerul poate fi încărcat, apoi poate fi ridicat cu o simplă macara şi urcat pe un camion transcontainer care îl poate transporta până la o gară unde va fi imediat aşezat cu macaraua pe vagonul transcontainer, la fel în vapor, până la locul de destinație unde poate chiar

deveni un magazin ambulant. Dar, concomitent a trebuit încheiată între state şi o convenţie privind circulaţia şi compensările privind aceste containere în traficul internaţional. Transportul a devenit astfel mult mai uşor şi mai eficient.
Pentru a uşura şi transportul dar şi relaţiile între furnizori şi beneficiari s-a convenit o serie de reguli de comerţ cunoscute sub denumirea de INCOTERMS. Ele sunt o definire unitară a unor condiţii de livrare stabilind pentru membrii ţărilor semnatare conţinutul fiecărui termen, momentul din care obligaţiile trec din sarcina unuia în sarcina celuilalt, obligaţii reciproce etc. Astfel, în loc să se negocieze timp îndelungat nişte condiţii de livrate şi de plată este suficient să înscri în contract numai iniţialele CIF sau FOB, de exemplu care vor avea un înţeles comun pentru toţi. Viteza tranzacţiilor a crescut fantastic. Prin stadardizarea documentelor şi acceptarea reciprocă a instituţiilor care atestă şi certifică anumite oparaţii de comerţ s-au putut introduce imediat actele de proprietate în sistemul negocierii şi prin aceasta s-a asigurat o finanţare rapidă şi fluiditatea tranzacţiilor. Este suficient ca un căpitan să semneze conosamentul şi acesta poate fi negociat imediat contra cash, deşi marfa poate ajunge la destinaţie peste o lună. S-a realizat astfel şi o modalitate de finanţare a activităţii comerciale din surse externe dar cu acoperire în mărfuri reale.

Elemente specifice privind aplicarea regulilorINCOTERMS 2000 în comertul dintre tarile UE[2]

Regulile INCOTERMS ramân în vigoare şi sunt aplicabile şi în cadrul tranzacţiilor intracomunitare unde, practic, nu mai este necesară nici un fel de formalitate vamală. Mai mult, chiar la completarea declaraţiei statistice privind schimburile intracomunitare se foloseşte terminologia "INCOTERMS 2000" utilizată la încheierea contractelor comerciale.
Aşadar, atât în schimburile intracomunitare, cât şi în cele extracomunitare, se utilizează în continuare regulile INCOTERMS 2000, comercianţii comunitari având toată latitudinea să-şi aleagă în relaţiile lor de schimb internaţional oricare din cele 13 condiţii de livrare (INCOTERMS 2000), în funcţie de scopul urmărit.

Ţinând seama de poziţia geografică a ţărilor UE, au prioritate expediţiile rutiere, feroviare şi aeriene, fără însă a fi uitată expediţia maritimă (de exemplu: în relaţiile cu porturile greceşti).
În relaţiile cu Marea Britanie, Irlanda şi ţările scandinave expediţia se efectuează cu nave "roll on-roll off şi este reglementată (din punct de vedere al transportului) prin prevederile cuprinse în Convenţia" CMR" (referitoare la expediţia internaţională rutieră), ceea ce constrânge ca cele 6 condiţii de

[2] S-au folosit informatii sintetizate prin bunavointa studentei Reka Molnar

livrare INCOTERMS pentru traficul maritim (FAS, FOB, CFR, CIF, DES şi DEQ) să fie oarecum marginalizate.
În legatură cu utilizarea condiţiilor de livrare INCOTERMS în relaţiile comerciale intracomunitare, precizăm:
- Condiţia EXW se utilizează rar, deoarece vânzătorul este acela care îşi asumă obligaţia încărcării mărfii (la transportul feroviar şi rutier), cumpărătorul asumându-şi această obligaţie doar în mod excepţional.
- În cazul condiţiilor DDU şi DDP, nemaifiind necesară întocmirea de formalităţi vamale, utilizarea lor în tranzacţiile comerciale intracomunitare capătă un singur sens: ambele incluzând automat costurile operaţiunilor de descărcare, vânzătorul trebuie să ofere la destinaţie, în locul convenit, mărfurile, libere de orice obligaţii şi costuri.
-Condiţia DAF este folosită doar în relaţiile de schimb dintre ţările UE şi restul ţărilor europene.

Se estimează că în următorii ani ţările din UE vor utiliza in relaţiile comerciale dintre ele, în mod prioritar, doar două condiţii de livrare: FCA (franco-cărăuş) şi DDU/DDP (franco-destinaţie).

În relaţiile lor comerciale intra si extracomunitare, firmele din UE au trebuit să ia în considerare şi diferenţele dintre un transport naţional (intern) şi unul internaţional (când mijlocul de transport utilizat părăseşte teritoriul ţării vânzătorului). În acest sens utilizarea termenului "Free" sau "Franco frontieră" de către comercianţii din UE, conform INCOTERMS 1990, presupunea că riscul putea fi în egală măsură în sarcina fie a vânzătorului, fie a cumpărătorului, incluzând şi parcursul intern. Această uzanţă putea crea neplăceri dacă nu se făceau precizările corespunzătoare în contract, la înscrierea unei condiţii INCOTERMS din grupa F. Necesitatea acestor precizări a impus introducerea în regulile INCOTERMS 2000 a unui concept nou referitor la condiţiile de livrare şi anume cel referitor la vânzare, care poate fi vânzare la plecare sau vânzare la sosire, diferenţierea între cele două feluri de vânzari trebuind efectuată în funcţie de asumarea riscului pe parcursul şi în timpul transportului principal. Transportul principal reprezintă acea parte sau fracţiune din transportul internaţional al mărfii efectuat pe baza unui singur contract de transport, în care nu există întreruperi, deşi marfa a străbătut cel puţin o frontieră de stat. Ca urmare, în cazul "vânzării la plecare", mărfurile vor circula pe parcursul transportului principal pe riscul cumpărătorului, iar în cazul "vânzării la sosire", riscul va fi asumat pentru acest parcurs, de catre vânzător.

În categoria vânzărilor la plecare au fost încadrate condiţiile: EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT şi CIP, în care riscul aparţine cumpărătorului din momentul începerii transportului principal, iar în categoria vânzărilor la sosire condiţiile: DAF, DES, DEQ, DDU şi DDP, în

care riscul pe parcursul transportului principal, cade în sarcina vânzătorului.

Derularea tranzacţiilor încheiate între firme din UE

Contractele intracomunitare privind schimburile de mărfuri sau de prestări de servicii conţin aceleaşi clauze ca orice alt contract pentru astfel de operaţiuni (cu unele excepţii privind, în special, condiţiile de livrare şi dovada preluării mărfurilor livrate ).

De asemenea, derularea acestor contracte se face la fel ca şi în ţările din afara UE.

În ce priveşte documentele folosite pentru livrare şi încasare, există unele diferenţe faţă de practica din afara UE. Aceste documente sunt: factura externă, specificaţia sau packing list, documentul de transport, alte documente stabilite prin contract sau impuse de specificul mărfii (polițe de asigurare, certificate de calitate, fito-sanitare etc).

-**Factura externă** este un formular netipizat, care poate fi conceput de orice firmă implicată în livrări intracomunitare.

Un specific al facturii folosite în comerţul intracomunitar este că, pe lângă datele privind numărul de ordine, data emiterii, datele de identificare ale vânzătorului şi cumpărătorului, adresa exactă unde mărfurile trebuie transportate, denumirea, cantitatea, calitatea şi preţul mărfii sau serviciului, inclusiv eventualele rabaturi, condiţiile de livrare, condiţiile de plată etc, ea trebuie să conţină, în mod obligatoriu, elementele de identificare fiscală ale vânzătorului şi cumpărătorului.

Facturile externe nu conţin rubrica de TVA, atât pentru exporturile efectuate în ţările membre ale UE, cât şi în celelalte ţări.

În cazul livrărilor intracomunitare pe factura externă se vor face şi menţiunile Directivei nr. 6 privind aplicarea TVA. Aceste menţiuni, care trebuie comunicate de cumpărător vânzătorului, înainte de completarea facturii, se pot înscrie fie în limba engleză, fie în limba ţării de destinatie a mărfii care constituie obiectul achiziţiei intracomunitare.

Nu este obligatorie semnarea şi ştampilarea facturilor.

- **Documentul de transport**, care, în majoritatea cazurilor îmbracă forma scrisorii de trăsură rutiere model CMR, întocmită în 4 exemplare de culori diferite, din care exemplarul alb rămâne la firma transportatoare, cel roşu la expeditor, cel albastru la destinatar, iar cel verde la conducătorul autovehiculului. Se mai folosesc scrisoarea de trăsură feroviară, model CIM, si scrisoarea de transport aerian (AWB). Pentru livrările efectuate pe cale maritimă se utilizează conosamentul.

Toate aceste documente conţin, în general, aceleaşi rubrici ca şi în cazul exportului mărfurilor în ţări nemembre ale UE.

**-Alte documente** solicitate în mod expres de parteneri sau impuse de specificul mărfurilor, pot fi: polița de asigurare, certificatul de calitate, certificatul fito-sanitar etc.

Revoluția posindustrială, mai ales programul NASA a dus la schimbarea din temelii a tehnologiilor de transport în timp a bunurilor. Tehnicile de refrigerare, de ambalare în vid, climate speciale şi substanțe noi, etc. pentru conservarea şi păstrarea caracteristicilor bunurilor a condus pe de o parte la mărirea duratei de depozitare iar pe de altă parte la mărirea stocurilor. În plus, se constată o schimbare de substanță a stocurilor, în sensul că în totalul valorii lor partea reprezentând « substanța », « materia » scade în favoarea părții înglobând know how-ul, cercetarea, servisul şi serviciile conexe, cheltuielile de marketing, publicitate etc.

Paralel, standardizarea produselor şi ambalajelor a uşurat depozitarea şi transportul. Sticlele capătă formă paralelipipedică, de exemplu pentru a elimina spațiul « mort » din cazul sticlelor cilindrice, etc. Materiale noi, cu caracteristici necunoscute înainte reduc greutatea bunurilor şi a ambalajelor – şi scorespunzător costul transporutlui – sau revoluționează mijloacele de transport prin creşterea capacității de transport, a confortului călătorilor precum şi caracteristicile infrastructurii, ceea ce conduce la viteză mărită de transport, capacități mari, costuri reduse per unitatea de produs, siguranță sporită. Informatizarea masivă din ultimul deceniu a schimbat din temelii transporturile de marfă şi pasageri precum şi depozitarea.

## 2. TRANSPORTUL RUTIER– note de curs pentru anul 2007

Prin transportul rutier se înțelege orice operațiune de transport care se realizează cu vehicule rutiere, pentru deplasarea persoanelor, mărfurilor şi bunurilor, chiar dacă vehiculul rutier este pe o anumită porțiune transportat la rândul său pe sau de pe un alt mijloc de transport; operațiunile şi serviciile adiacente sau conexe tansporturilor rutiere sunt considerate operațiuni de transport rutier. Transporturile rutiere , dintre toate categoriile de transport s-au dezvoltat cel mai mult în ultimul secol, iar existența a 15 milioane de km de drumuri modernizate, rețelele stradale, etc. ale aşezărilor şi drumuri nemodernizate au contribuit la dezvoltarea transportului rutier.

Procesul de transport rutier are drept componente de bază: drumul, autovehiculul, conducătorul auto, marfa şi legislația aferentă.

Mobilitatea deosebită pe care o au autovehiculele fac ca acestea să poată ajunge în locuri unde alte mijloace de transport nu au acces.

Cu ajutorul autovehiculelor se pot efectua transporturi directe de la furnizor şi până la beneficiarul mărfurilor din ţară sau străinătate, evitându-se transbordările pe parcurs care duc la manipulări costisitoare, pierderi cantitative şi calitative, rătăciri de colete şi totodată se pot folosi ambalaje ieftine şi uşoare.

Mijloacele de transport auto "dezvoltă viteze tehnice şi comerciale ridicate", acest lucru fiind foarte important în transportul mărfurilor perisabile, al celor care au un anumit grad de urgenţă.

În transporturile pe distanţe mari sau în transporturile internaţionale rulajul mijloacelor de transport auto este de două ori mai ridicat decât cel al vagoanelor de cale ferată, de exemplu, 3 curse pe lună faţă de 1,5 curse, în medie, ceea ce duce la accelerarea proceselor de producţie şi de desfacere, la creşterea eficienţei utilizării autovehiculelor.

Unele mijloace de transport auto sunt dotate cu instalaţii care asigură temperaturi optime pentru conservarea calităţii mărfurilor pe parcursul transportului (-20°C şi +20°C). De exemplu, carnea congelată pentru export trebuie să aibă -18°C măsurate la os , pe când fructele şi legumele se transportă la temperaturi între 3-4°C . Datorită temperaturilor optime asigurate de instalaţiile din dotare perisabilităţile nu depăşesc 1-2% la transporturile auto, pe când la transportul pe calea ferată, acestea sunt de 8-10%.

Mijloacele auto pot asigura livrări succesive, la termenele stabilite, iar beneficiarul nu trebuie să îşi mai creeze stocuri de siguranţă, eliminându-se astfel depozitarea excesivă, deprecierea mărfii în timpul depozitării, imobilizarea unor importante fonduri băneşti în stocuri prea mari. Competitivitatea economiei japoneze s-a bazat şi pe eliminarea depozitării pieselor pentru liniile de montaj şi eliberea astfel de fonduri financiare prin livrarea lor “just in time” de către subcontractanţi.

Un alt avantaj al transporturilor auto este acela că autovehiculele pot fi redirijate uşor în parcurs, în funcţie de cerinţele pieţei externe sau din alte motive.

Transporturile interne de persoane şi mărfuri se realizează şi cu autobuzele şi camioanele, în general pe o distanţă medie de 22 km/t. După 1989, în România au scăzut capacităţile de transport feroviar iar această scădere s-a produs şi în cazul transporturilor rutiere. Prin reţeaua auto se transportă o gamă largă de mărfuri de la produse de carieră şi balastieră, materiale de construcţie, cereale, etc. la produse alimentare.

Transportul rutier se foloseşte pentru transportul urban, pentru transportul pe distanţe scurte sau pentru transportul ocazional de produse în cantitate de până la 20-40 tone săptămânal. Unitatea individuală de transport diferă în medie: pentru autoturisme este 0,8 tone, pentru

transporturile urbane între 1,5-3,5 tone, pentru distribuție între 5-10 tone, pentru transporturile interurbane sau de mare distanță între 10-20 tone. Noile autotrenuri pot deplasa cantități mult mai mari.

În mediul rural, cea mai mare parte a transporturilor se realizează cu ajutorul tractoarelor cu 1-2 remorci de 3-5 tone; transporturi cu tracțiune animală precum şi cu autocamioane de capacitate medie. În domeniul construcțiilor se folosesc autobasculantele de 8-10 tone sau 16 tone.

Datorită transporturilor rutiere s-au dezvoltat rețelele rutiere, în special autostrăzile (încă un deziderat pentru România) dar şi o serie de dotări complementare indispensabile desfăşurării activității de transport în condiții optime: stațiile pentru carburanți, stațiile service, telefoane de securitate a traficului, moteluri, indicatoare rutiere şi de orientare, etc..

Un rol important în intensificarea traficului auto îl au centurile periferice construite în jurul marilor oraşe.

**Clasificarea trasnsportului rutier:**

**A.** categorii de transport rutier:
**a)** clasificarea din punct de vedere al ariei de desfăşurare:
**1.** transport rutier în trafic național;
**2.** transport rutier în trafic internațional;
**b)** clasificarea din punct de vedere al caracterului activității:
**1.** transport rutier public;
**2.** transport rutier în cont propriu;
**B.** tipuri de transport rutier:
**a)** transport rutier de mărfuri:
**1.** transport rutier de mărfuri generale;
**2.** transport rutier de mărfuri perisabile;
**3.** transport rutier de mărfuri şi deşeuri periculoase;
**4.** transport rutier de deşeuri;
**5.** transport rutier de animale vii;
**6.** transport rutier agabaritic;
**b)** transport rutier de persoane:
**1.** transport rutier prin servicii regulate;
**2.** transport rutier prin servicii regulate speciale;
**3.** transport rutier prin servicii ocazionale.

Transportul rutier se efectuează numai în condițiile respectării prevederilor ordonantei de urgentă a guvernului nr.109/2005, a reglementărilor în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum şi a acordurilor şi convențiilor internaționale la care Romania este parte.

Noțiunea de **„Transport rutier”**

1.” activitate conexă transportului rutier - activitate complementară care se desfăşoară în legătură cu transportul rutier;
2. activitate de transport rutier - suma operaţiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea mărfurilor sau a persoanelor, cu ajutorul vehiculelor sau al combinaţiei de vehicule, pe distanţe şi în condiţii prestabilite”;[3]

Transportul rutier de marfă desemnează deplasarea în spaţiu a mărfurilor cu ajutorul autovehicolelor specializate (camioane). Camioanele au o mobilitate deosebită, nefiind legate de instalaţii speciale fixe cum este cazul în transportul feroviar, de pildă (linii de cale ferată, depouri, triaje etc.). Deoarece ele pot pătrunde în locuri unde alte mijloace de transport nu au accesibilitate, constituie o componentă indispensabilă a **transporturilor multimodale.** Cu ajutorul camioanelor se pot organiza transporturi directe de la furnizor şi până la beneficiarul mărfurilor din ţară sau străinătate, evitându-se transbordările pe parcurs şi consecinţele acestora: manipulări costisitoare; pierderi cantitative şi calitative; rătăciri de colete; sustrageri etc. **Transportul rutier de marfă** se poate desfăsura pe plan naţional - **transport rutier naţional de marfă** cât şi internaţional - **transport rutier internaţional de marfă. Transport rutier naţional de marfă** - operaţiune de transport care se execută cu un vehicul rutier înmatriculat într-o ţară, numai pe teritoriul ţării respective.

**Componentele procesului de transport rutier**

Tranportul rutier are trei componente de bază: drumul, autovehicului şi conducătorul auto:

**Drumul**:

Drumul este suportul material pe care se derulează circulaţia autovehiculelor, vehiculelor hipo şi persoanelor. Calitatea sa este dată de raportul forţă de tracţiune – viteză de circulaţie în condiţii de siguranţă maxime. Totalitatea drumurilor situate într-o ţară formează **reţeaua rutieră**. În cadrul ei deosebim: **drumurile publice** – căi de comunicaţie terestră amenajate pentru circulaţia vehiculelor şi pietonilor, aflate în administrarea unui organ de stat, deschise circulaţiei publice care satisfac cerinţele de transport rutierale întregii economii şi populaţiei; **drumuri de exploatare**

[3] Lege nr. 102 din 25 aprilie 2006 pentru aprobarea Ordonantei de urgenţă a Guvernului nr. 109/2005 privind transporturile rutiere, Monitor Oficial, Partea I, nr.398 din 09.05.2006

care satisfac cerinţele de transport ale anumitor organizaţii sau persoane, având acces limitativ.
Drumurile publice se pot clasifica în

- **drumuri de interes republican**: autostrăzile, drumurile naţionale şi culoarele europene
- **drumuri de interes local**: drumuri judeţene, drumuri comunale, reţeaua stradală

Legea română defineşte termenii:
1. drum public - drum public - orice cale de comunicaţie terestră, cu excepţia căilor ferate, special amenajată pentru traficul pietonal sau rutier, deschisă circulaţiei publice; drumurile care sunt închise circulaţiei publice sunt semnalizate la intrare cu inscripţii vizibile;
2. localitate - spaţiul ce cuprinde clădiri, ale cărui intrări şi ieşiri sunt semnalizate ca atare;
3. zonă rezidenţială - perimetrul dintr-o localitate unde se aplică reguli speciale de circulaţie, având intrările şi ieşirile semnalizate ca atare;
4. zonă pietonală - perimetrul care cuprinde una sau mai multe străzi rezervate circulaţiei pietonilor, unde accesul vehiculelor este supus unor reguli speciale de circulaţie, având intrările şi ieşirile semnalizate ca atare;
5. parte carosabilă - porţiunea din platforma drumului destinată circulaţiei vehiculelor. Un drum poate cuprinde mai multe părţi carosabile complet separate una de cealaltă printr-o zonă despărţitoare sau prin diferenţă de nivel;
6. acostament - acostament - fâşia laterală cuprinsă între limita părţii carosabile şi marginea platformei drumului;
7. bandă de circulaţie - subdiviziunea longitudinală a părţii carosabile, materializată prin marcaje rutiere sau alte mijloace, dacă are o lăţime corespunzătoare pentru circulaţia într-un sens a unui şir de vehicule, altele decât vehiculele care se deplasează pe două roţi;
8. bandă de urgenţă - subdiviziunea longitudinală suplimentară, situată la extremitatea din partea dreaptă a autostrăzii, în sensul de circulaţie, destinată exclusiv staţionării autovehiculelor în cazuri justificate, precum şi circulaţiei autovehiculelor cu regim prioritar care se deplasează la intervenţii sau în misiuni cu caracter de urgenţă;
9. bandă reversibilă - banda de circulaţie, marcată şi semnalizată, situată lângă axa drumului, destinată circulaţiei autovehiculelor într-un sens sau în altul, în funcţie de intensitatea traficului;
10. pistă pentru biciclete - subdiviziunea părţii carosabile, a trotuarului ori a acostamentului sau pistă separată de drum, special amenajată, semnalizată şi marcată corespunzător, destinată numai circulaţiei bicicletelor şi mopedelor;

11. trotuar - spațiul din partea laterală a drumului, separat în mod vizibil de partea carosabilă prin diferență sau fără diferență de nivel, destinat circulației pietonilor;

12. intersecție - orice încrucișare, joncțiune sau bifurcare de drumuri la nivel, inclusiv spațiile formate de acestea;

13 autostradă - drumul național de mare capacitate şi viteză, semnalizat special, rezervat exclusiv circulației autovehiculelor, cu sau fără remorci, care nu serveşte proprietății riverane, prevăzut cu două căi unidirecționale, separate printr-o zonă mediană sau, în mod excepțional, prin alte modalități, cu excepția unor locuri speciale sau cu caracter temporar, având cel puțin două benzi de circulație pe sens şi bandă de urgență, intersecții denivelate şi accese limitate, intrarea şi ieşirea fiind permise numai prin locuri special amenajate;

14. trecere la nivel - încrucișarea la nivel dintre un drum public şi o cale ferată sau linie de tramvai, care dispune de o platformă independentă;

15.amenajări rutiere: amenajări rutiere - totalitatea construcțiilor, dispozitivelor şi oricăror mijloace tehnice, altele decât cele destinate semnalizării, amplasate pe drumul public în scopul asigurării securității rutiere;

16. zona drumului public cuprinde suprafața de teren ocupată de elementele constructive ale drumului, zona de protecție şi zona de siguranță. Limitele zonelor drumurilor se stabilesc în conformitate cu prevederile legale;

17. zonă pietonală - perimetrul care cuprinde una sau mai multe străzi rezervate circulației pietonilor, unde accesul vehiculelor este supus unor reguli speciale de circulație, având intrările şi ieşirile semnalizate în conformitate cu prevederile legale;

19. zonă rezidențială - perimetrul dintr-o localitate unde se aplică reguli speciale de circulație, având intrările şi ieşirile semnalizate în conformitate cu prevederile legale." Etc.

Administrarea drumurilor se face în România, după rangul lor de Administrația Națională a Drumurilor (cu reprezentanțele sale locale) şi de Administrațiile locale ale drumurilor

Circulația pe aceste drumuri este reglementată: principalul act normativ este Ordonanța de urgență a Guvernului 195/2002 privind circulația pe drumurile publice aprobată cu modificări prin legea 49-2006.

O.G.R.nr. 43/1997 a intrat în vigoare la 1 01.1998 şi asigură cadrul unitar de administrare a drumurilor publice şi private, precum şi exploatarea drumurilor. sunt stabilite limitele maxime ale tonajelor şi gabaritelor admise în transportul rutier.

Legea română menționează că atât transportatorilor străini cât şi români li se aplică tarife de folosire a drumurilor, în conformitate cu

prevederile din acordurile bilaterale şi respectiv reglementările interne în vigoare, care se constituie în surse de finanțare a lucrărilor de administrare, exploatare, întreținere, reparații şi modernizare a drumurilor publice; transporturile ale căror tonaje pe osie şi/sau gabarite depăşesc limitele prevăzute se efectuează pe baza autorizației speciale de transport emise de administratorul drumurilor.

**Autovehiculul, parcul şi piața de autovehicule**

Vehiculele sunt foarte diverse: cu tracțiune animală, puse în mişcare de oameni, autovehicule: pentru utilități civile şi pentru armată. Legea română defineşte:

1. autovehicul - vehiculul echipat cu motor în scopul deplasării pe drum. Troleibuzele şi tractoarele rutiere sunt considerate autovehicule. Mopedele, vehiculele care se deplasează pe şine, denumite tramvaie, tractoarele folosite în exploatările agricole şi forestiere, precum şi vehiculele pentru efectuarea de servicii sau lucrări, care se deplasează numai ocazional pe drumul public, nu sunt considerate autovehicule;
2. ansamblu de vehicule - vehiculul cu motor cuplat cu unul sau două vehicule, care circulă pe drum ca o unitate;
3. bicicletă - vehiculul prevăzut cu două roți, propulsat exclusiv prin forța musculară, cu ajutorul pedalelor sau manivelelor;
4. moped - vehiculul cu două, trei sau patru roți, a cărui viteză maximă prin construcție nu depăşeşte 45 km/h şi care este echipat cu un motor cu ardere internă, cu aprindere prin scânteie, cu o capacitate cilindrică ce nu depăşeşte 50 $cm^3$ sau cu un alt motor cu ardere internă ori, după caz, electric, a cărui putere nominală este de cel mult 4 kW;
5. motocicletă - autovehiculul cu două roți, cu sau fără ataş, echipat cu un motor care are o capacitate cilindrică mai mare de 50 $cm^3$ şi/sau a cărui viteză maximă, prin construcție, depăşeşte 45 km/h;
27. remorcă - vehiculul fără motor destinat a fi tractat de un autovehicul sau de un tractor;
6. remorcă uşoară - remorca a cărei masă totală maximă autorizată nu depăşeşte 750 kg;
7. semiremorcă - remorca a cărei masă totală maximă autorizată este preluată în parte de către un autovehicul sau de către un tractor;
8. tractor - vehiculul cu motor, pe roți sau pe şenile, conceput special pentru a trage sau a împinge anumite utilaje sau remorci folosite în exploatările agricole ori forestiere sau pentru alte lucrări, care se deplasează numai ocazional pe drumul public;

9. vehicul - sistemul mecanic care se deplasează pe drum, cu sau fără mijloace de autopropulsare, utilizat în mod curent pentru transportul de persoane şi/sau bunuri ori pentru efectuarea de servicii sau lucrări;

10. vehicul cu mase sau dimensiuni de gabarit depăşite vehiculul care, datorită dimensiunilor sale ori mărfurilor transportate, depăşeşte masele totale maxime admise sau dimensiunile de gabarit admise, prevăzute în reglementările legale;

11. vehicul în circulaţie internaţională sau în trafic internaţional - vehiculul care, prin deplasarea sa, depăşeşte cel puţin o frontieră de stat Etc.

Pe măsura dezvoltării tehnicii diversitatea autovehiculelor pentru transportul mărfurilor şi al pasagerilor, pentru uz personal sau public a crescut vertiginos, astfel încât azi e nevoie de informaţii speciale pentru alegerea mijlocului de transport eficient pentru o anumită operaţie.

Încă din perioada anilor 1980 comparativ cu ţările din Europa de Est, România a avut un parc mic de autovehicule, autocamioane şi autoturisme şi nici după anul 1990 nu s-au înregistrat creşteri de natură să elimine decalajul; ale autovehiculele din import din cauza măsurilor fiscale (vamale) sau tehnice iar ale autovehicolelor de producţie internă din cauza politicii ezitante şi deseori greşite privind alegerea partenerilor externi dispoşi să investească în industria de profil a României.

O problemă a parcului de autovehicule este vîrsta medie a vehiculelor: astfel pentru parcul de autocamioane s-a constatat o vîrstă medie de 12 ani, pentru parcul de autobuze avem o vîrstă medie de 10 ani iar pentru autoturisme avem o vîrstă medie de aproximativ 15 ani.

Vîrsta înaintată a autovehiculelor înseamnă :

- uzură morală, autovehiculele au un consum mare de combustibil şi un nivel mare de poluare chimică şi sonoră
- uzură fizică, autovehiculele au o fiabilitate redusă, necesită multe reparaţii şi costuri mari de întreţinere, sau circulă cu o stare tehnică necorespunzătoare

Astfel, este necesar să se înlocuiască autovehiculele care nu mai corespund unei exploatări economice pentru a rezista concurenţei internaţionale şi a evita plata penalizărilor privind depăşirea volumului de noxe emise de parcul auto.

Pentru a nu avea un parc de autovehicule îmbătrânit, acesta ar trebui să fie înlocuit odată la 10 ani, fie cu autovehicule din producţia naţională, fie achiziţionând autovehicule din import.Această achiziţie este facilitată de sisteme de vînzări în rate şi leasing şi anumite facilităţi fiscale şi vamale.

La ora actuală România are un parc de peste 4.000.000 de vehicule. Analiştii pieţei auto din România, estimează că anii următori vor

fi ani buni, ceea ce înseamnă că piaţa auto va creşte. Prin aplicarea normelor Euro 3 cumpărătorii vor renunţa să mai cumpere maşini second-hand chiar dacă pe piaţa second-hand sunt numeroase oferte de autovehicule, în favoarea celor noi.

**Condiţiile privind circulaţia vehiculelor şi controlul acestora**

Orice vehicul care circulă pe drumurile publice trebuie să corespundă normelor tehnice privind siguranţa circulaţiei rutiere, protecţia mediului şi utilizarea conform destinaţiei. Pentru a fi înmatriculate, înregistrate sau admise în circulaţie, autovehiculele, mopedele, remorcile şi tramvaiele trebuie să fie omologate în condiţiile legii.

(2) Categoriile de vehicule care pot fi admise în circulaţie fără a fi omologate se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor, construcţiilor şi turismului, cu avizul Ministerului Administraţiei şi Internelor - Inspectoratul General al Poliţiei, care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

(3) Documentul care atestă omologarea este cartea de identitate a vehiculului, eliberată în condiţiile legii.

(4) Pentru a fi menţinute în circulaţie, vehiculele înmatriculate se supun inspecţiei tehnice periodice.

(5) Inspecţia tehnică periodică se efectuează în staţii autorizate, conform legislaţiei în vigoare.

(6) Pentru autovehiculele aparţinând instituţiilor din sistemul de apărare, ordine publică şi siguranţă naţională, inspecţia tehnică periodică se poate efectua şi în staţii proprii, autorizate potrivit legii."

Pentru a fi admise în circulaţia publică autovehiculele trebuie să se realizeze în prealabil **îmatricularea, înregistrarea şi radierea vehiculelor** din evidenţa circulaţiei

Proprietarii de vehicule sau mandatarii acestora sunt obligaţi să le înmatriculeze sau să le înregistreze, după caz, înainte de a le pune în circulaţie, conform prevederilor legale. Proprietarul sau deţinătorul mandatat al unui vehicul este obligat să solicite autorităţii competente înscrierea în certificatul de înmatriculare sau de înregistrare a oricărei modificări a datelor de identificare a vehiculului respectiv." Pentru a circula pe drumurile publice, vehiculele, cu excepţia celor trase sau împinse cu mâna şi a bicicletelor, trebuie să fie înmatriculate ori înregistrate, după caz, şi să poarte plăcuţe cu numărul de înmatriculare sau de înregistrare, cu forme, dimensiuni şi conţinut prevăzute de standardele în vigoare. Autoritatea care efectuează înmatricularea unui autovehicul sau a unei remorci eliberează proprietarului sau mandatarului acestuia un certificat de

înmatriculare conform categoriei sau subcategoriei din care face parte vehiculul respectiv, precum şi plăcuţe cu numărul de înmatriculare. În cazul în care proprietarul vehiculului este o societate de leasing, este obligatorie menţionarea în certificatul de înmatriculare sau de înregistrare şi a datelor de identificare a deţinătorului mandatat. Autovehiculele se încadrează în una din următoarele categorii: A, B, BE, C, CE, D, DE, Tr sau Tb ori în una din subcategoriile: A1, B1, C1, C1E, D1 sau D1E, iar tramvaiele, în categoria Tv,
Vehiculele care nu sunt supuse înmatriculării sau înregistrării pot circula pe drumurile publice numai în condiţiile prevăzute prin regulament

**Categorii de vehicule:**

**a)** vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri, a căror masă totală maximă autorizată, inclusiv remorca sau semiremorca, nu depăşeşte 3,5 tone;

**b)** autovehicule rutiere destinate transportului de persoane, care, prin construcţie şi echipare, sunt destinate să transporte maximum 9 persoane, inclusiv conducătorul auto;

**c)** vehicule rutiere aparţinând sau aflate sub controlul instituţiilor din sistemul naţional de apărare;

**d)** vehicule rutiere speciale utilizate pentru servicii de apă, canalizare, pentru servicii de gaze naturale şi electricitate, pentru servicii telefonice şi telegrafice, pentru transmisiuni de radio şi televiziune;

**e)** vehicule rutiere utilizate în acţiuni de salvare sau în situaţii de urgenţă;

**f)** vehicule rutiere speciale destinate serviciilor medicale;

**g)** vehicule rutiere care transportă echipamente pentru circuri sau parcuri de distracţie;

**h)** vehicule rutiere speciale pentru depanarea auto;

**i)** vehicule rutiere supuse testelor rutiere în vederea perfecţionării tehnice;

**j)** vehicule rutiere speciale utilizate pentru servicii funerare;

**k)** tractoare utilizate exclusiv pentru lucrări agricole şi forestiere;

**l)** vehicule istorice

**Conducătorul auto**

În înţelesul legilor romîne se defineşte
1. participant la trafic - persoana fizică ce utilizează, la un moment dat, drumul public;
2. deţinător - persoana fizică sau juridică care foloseşte un vehicul în baza unui contract de leasing sau contract de închiriere;

3. conducător - persoana care conduce pe drum un grup de persoane, un vehicul sau animale de tracțiune, animale izolate sau în turmă, de povară ori de călărie;
4. conducător de autovehicul sau tramvai, atestat profesional - persoana fizică posesoare a unui permis de conducere şi a unui certificat de atestare profesională, care conduce un autovehicul de o anumită categorie, cu sau fără remorcă, pentru transportul de mărfuri, persoane sau alte servicii;
5 Pentru a conduce un autovehicul pe drumurile publice, conducătorul acestuia trebuie să posede permis de conducere corespunzător şi să aibă vârsta minimă de 18 ani împliniți, cu excepția celor care conduc autovehiculele din subcategoriile A1 şi B1, care trebuie să aibă vârsta minimă de 16 ani împliniți.
6. Pentru a conduce pe drumurile publice tractoare, maşini şi utilaje autopropulsate agricole, forestiere sau pentru lucrări, conducătorii acestora trebuie să posede permis de conducere valabil pentru categoriile sau subcategoriile prevăzute în regulament. Conducătorii de autovehicule sau tramvaie trebuie să aibă cunoştințele şi îndemânarea necesare conducerii şi să fie apți din punct de vedere medical şi psihologic. Nu are dreptul să se prezinte la examen pentru obținerea permisului de conducere persoana care a fost condamnată, prin hotărâre judecătorească rămasă definitivă, pentru o infracțiune la regimul circulației pe drumurile publice sau de omor, lovire ori vătămare cauzatoare de moarte, vătămare corporală gravă, tâlhărie sau de furt al unui autovehicul…
7. Conducătorii de tramvaie sau vehicule care efectuează transport public de persoane, precum şi cei care conduc autovehicule cu masa maximă autorizată mai mare de 7,5 tone sau cu gabarite depăşite ori care transportă produse sau substanțe periculoase trebuie să aibă vârsta minimă de 21 de ani împliniți.
8. Proprietarii sau deținătorii mandatați de autovehicule care efectuează transport public de persoane sau de mărfuri periculoase sunt obligați să asigure testarea anuală a conducătorilor de autovehicule atestați profesional, în scopul însuşirii corecte şi al respectării de către aceştia a dispozițiilor legale care reglementează circulația pe drumurile publice."
9. Conducerea vehiculelor destinate transportului de mărfuri, a căror masă totală maximă autorizată este mai mare de 3,5 tone, transportului de mărfuri sau produse periculoase, transportului public de persoane, precum şi conducerea vehiculelor cu mase sau dimensiuni de gabarit depăşite sunt permise numai conducătorilor de autovehicule sau tramvaie atestați profesional de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului.
Conducătorul auto trebuie să aibă asupra sa:
- permisul de conducere cu anexa acestuia

- certificatul de înmatriculare al autovehiculului
- dovada verificării tehnice a autovehiculului conform legii
- foaia de parcurs după caz şi scrisoare de trasura sau tabelul (lista) nominală a pasagerilor

**Societăți comerciale de transport rutier**

Transportul rutier, în funcție de executantul transportului se clasifică în transport public şi transport în folos propriu .

*Operatorii de transport public* sunt societățile comerciale care au ca obiect principal de activitate transportul rutier public, facturează şi înregistrează venituri din activitatea de transport.

Ordonanța Guvernului nr.44/1997 ″ Privind transporturile rutiere″ modificată prin Ordonanța 73/1998 defineşte transportul public ca ″ transportul rutier public se efectuează pe bază de contract, contra plată, de către operatorii de transport rutier, titular al licenței obținute în condițiile prezentei ordonanțe având ca obiect de activitate transportul rutier şi care dețin în proprietate sau cu chirie vehicule rutiere, indiferent de capacitatea de transport a acestora.″

Pe piața transportului sunt 3 categorii de transportatori

1. *Societăți comerciale de transport rutier cu capital majoritar de stat –*

sunt unitățile specializate de transport rutier care au existat înainte de 1990, unități care aveau o bază materială bună, hale de întreținere şi platforme de parcare.

2. *Societăți comeciale private* – au achiziționat autovehicule

noi sau second hand, destinate transportului național, internațional sau mixt. Aceste societăți au o bază materială limitată la strictul necesar având în dotare între 10 şi 30 autovehicule dar există şi mari societăți care au între 30 şi 50 autovehicule. Unele au ajuns însă să depăşească socitățile cu capital de stat şi să intre în competiția continentală atât prin mărimea şi calitatea parcului cât şi prin raportul bun preț/calitate.

S-au înființat societăți care s-au specializat în efectuarea de transporturi internaționale rutiere iar faptul că au fost scutiți de plata impozitului pe profit pe o perioadă de 3 ani le–a dat posibilitatea să se dezvolte şi să îşi modernizeze activitatea.

3. *Şoferii patroni* - şoferul este şi proprietarul autovehicului

pe care îl conduce şi este forma cea mai întâlnită de operator de transport desfăşurându-şi activitatea independent şi nu necesită structuri administrative.

Şoferi-patroni au putut să işi consolideze poziția pe piață şi să işi dezvolte activitatea datorită facilității care a existat pînă în 1995 (scutirea de plata impozitului pe profit pe o perioadă de 3 ani) şi neavând structuri admistrative nu au cheltuieli de regie sau administrație. Totuşi, majoritatea, deşi şi-au calculat cota de amortisment fondurile astfel rezultate n-au fost folosite pentru investiții ci pentru cheltuieli sau consum curent, ceea ce îi dezavantajează în momentul uzurii autovehicolului dat fiind imposibilitatea achiziționării unuia nou din fonduri proprii. Apelează astfel la leasing, devin practic "angajații" societăților de leasing.

*O altă categorie sunt şoferii-patroni care efectuează transporturi internaționale*, de regulă aceştia sunt şoferii care au efectuat şi înainte de 1990 transporturi internaționale au o bună pregătire profesională şi experiență în acest domeniu. Inițial şi-au desfăşurat activitatea de transport internațional cu autovehicule second hand, dar performante, iar după 1997 prin apariția leasingului şi-au putut achiziționa autovehicule noi, de ultimă generație, efectuând transporturi intenaționale la prețuri mici.

Astfel a apărut concurența între aceştia şi societățile comerciale de transport internațional care din cauza cheltuielilor (administrative, tehnice, etc.) practicau prețuri mai mari.

*Operatorii de transport în folos propriu* – sunt acele formațiuni de transport care îşi desfăşoară activitatea în cadrul unor societăți comerciale al căror obiect de activitate nu este transportul dar efectuează o activitate de transport pentru nevoile proprii (aprovizionare, desfacere, etc.) şi nu facturează şi nu înregistrează venituri din efectuarea acestei activități.

Ordonanța Guvernului nr.44/1997 ″Privind transporturile rutiere″ , modificată prin Ordonanța 73/1998 defineşte transportul în folos propriu ″ transportul rutier în folos propriu este efectuat fără încasarea unui tarif sau a echivalentului în natură ori în servicii al acestuia şi se realizează în principal în următoarele condiții:

-foloseşte vehicule deținute în proprietate sau închiriate, care sunt conduse de către angajați sau de unii membri asociați ai operatorului de transport

-este o activitate accesorie sau auxiliară a celorlalte activități ale operatorului de transport

-mărfurile sau bunurile sunt proprietatea operatorului de transport sau au fost vândute, cumpărate sau închiriate, ori produse, extrase,

prelucrate sau reparate de către acestea, scopul fiind numai acela de a le deplasa, transportul fiind spre sau de la operatorul de transport, pentru satisfacerea necesităților proprii

Activitatea de transport în folos propriu are 3 forme de organizare:

**-formațiuni mari de mijloace de transport** – au în proprietate între 50 şi 100 de autovehicule de capacități diferite de obicei de capacități medii şi mari, având o organizare asemănătoare cu organizarea operatorilor de transport public, evidența activității se ține separat, având buget propriu de cheltuieli.

Exemple: şantiere de construcții, activitatea de aprovizionare sau de desfacere a unor mari unități productive, rețele de distribuție locale sau naționale, lapte, sucuri de fructe, apă minerală, etc.

**-formațiuni mici de mijloace de transport** – au în proprietate între 5 şi 10 autovehicule, cu capacități care acoperă întreaga gamă de nevoi şi cu care se rezolvă problemele curente ale întreprinderilor respective, au o organizare sumară, nu au o evidență separată a cheltuielilor aferente utilizării.

**-autovehicule izolate** – au în proprietate 1-3 autovehicule care sunt folosite pentru problemele curente ale intreprinderilor respective, sunt de capacitate mică (0,8-1,5 tone) sau medie (3,5-5 tone) nu au o formă separată de organizare, activitatea acestora fiind coordonată direct de director (patron) iar evidența activității se urmăreşte împreună cu întreaga activitate a societății.

**Piața Transporturilor Rutiere**

Piața transporturilor rutiere este locul unde cererea (marfa care trebuie transportată) se întâlneşte cu oferta de transport ale operatorilor.

După 1990 unii agenți economici nu au apelat la serviciile unor societăți comerciale specializate în transport ci şi-au creat propriile formațiuni de transport, acest lucru ducând la scăderea pieței transportului rutier public.

Prin apariția societăților particulare de transport rutier public şi a şoferilor patroni a crescut oferta pe piața transporturilor, a apărut concurența acest lucru ducând şi la o supra ofertă de transport, mai accentuată în sezon.

Astfel, la început transportul particular a fost mai des folosit deoarece practica prețuri mai mici dar calitatea serviciului era necorespunzătoare față de societățile comerciale specializate în transport, dar care practicau prețuri mai mari.

În prezent piața solicită din partea operatorilor de transport public: seriozitate, promptitudine şi siguranță pentru mărfurile transportate,

deoarece acestea au valori mari, ceea ce impune utilizarea unui sistem corespunzător de asigurare împotriva riscurilor (deteriorarea mărfurilor în timpul transportului, întârzieri pe traseu care pot afecta calitatea mărfurilor).

Dezvoltarea tuturor modurilor de transport şi a parcului de autovehicule aferent reflectă în primul rând nivelul venitului populației, nivel care depinde de starea şi evoluția economiei naționale.

**Reglementarea transporturilor rutiere**

Aceste reglementări asigură cadrul de desfăşurare a transporturilor rutiere, chiar dacă au sau nu au licențe şi stabileşte documentele necesare în activitatea de transport, competențele privind controlul şi răspunderile şi sancțiunile în cazurile de contravenții.

Reglementările acționează şi asupra activităților conexe transporturilor rutiere: autogări, agenții de voiaj, activitatea de mesagerie, activitatea de colectare şi expediere a mărfurilor, chiar şi agenții economici care efectuează servicii de reparații şi întreținerea vehiculelor rutiere.

În ordonanța privind transporturile rutiere, sunt definiți: operatorul de transport rutier, operatorul de transport român şi operatorul de transport străin.

**Operator de transport rutier –** poate fi orice persoană fizică sau juridică, română sau străină, ce deține în proprietate sau are închiriate vehicule rutiere şi care efectuează transporturi rutiere interne şi/sau internaționale, directe sau prin intermediar, ori prin asociere cu alte persoane fizice sau juridice.

**Prin operator de transport român** se înțelege orice operator de transport rutier, cu sediul, domiciliul sau reşedință în România, iar cetățenii străini angajați de el să aibă drept de muncă în România.

**Prin operator de transport străin** se înțelege orice operator de transport rutier cu sediul sau domiciliul în străinătate şi este autorizat să efectueze transporturi rutiere internaționale.

Transporturile rutiere sunt clasificate în transporturi publice şi/sau interes propriu

T**ransportul rutier public** este transportul care se efectuează pe bază de contract, contra plată, de către un agent economic titular al licenței obținute în acest scop, având ca obiect de activitate transportul rutier şi are în proprietate sau în chirie vehicule rutiere, de diferite capacități.

**Transportul rutier în interes propriu** este transportul care se efectuează în interesul deținătorului autovehiculului fără a încasa un tarif şi se realizează în următoarele condiții:

a) foloseşte vehicule deținute în proprietate sau închiriate,

care sunt conduse de către angajaţi sau de unii asociaţi ai operatorului de transport .

b) este o activitate auxiliară operatorului de transport.

c) mărfurile sau bunurile sunt proprietatea operatorului de transport, cu scopul de a le deplasa, transportul fiind spre sau de la operatorul de transport pentru satisfacerea poprilor necesităţi.

d) persoanele transportate sunt fie angajaţii operatorului de transport sau membrii de familie ai acestora, scopul transportului fiind pentru deplasare în interes familial, social .

Licenţele sau autorizaţiile sunt necesare pentru următoarele activităţi:

-transporturi rutiere publice de persoane şi mărfuri în trafic naţional sau internaţional

-transporturi rutiere în interes propriu în trafic naţional, de mărfuri agabaritice şi periculoase

-autogările şi agenţiile de voiaj

-activităţile de mesagerie, colectare şi expediere a mărfurilor

-servicii de reparaţii şi întreţinere a vehiculelor

Autogăriile, parcăriile şi staţiile pentru urcarea şi coborârea călătorilor sunt bunuri de utilitate publică, indiferent în proprietatea cui se află acestea iar accesul la acestea este nediscriminatoriu.

Pentru transportul rutier public de persoane prin servicii regulate în trafic internaţional, efectuat prin curse regulate toate capetele de linie şi staţiile de oprire în tranzit sunt stabilite în autogări, această prevedere fiind valabilă şi pentru transporturile naţionale publice prin servicii regulate, în localităţi în care există autogări.

Ministerul Transporturilor este autoritatea de stat în domeniul transporturilor rutiere fiind autoritatea competentă care asigură realizarea, modernizarea, dezvoltarea şi siguranţa transporturilor rutiere şi totodată aplică acordurile şi convenţile internaţionale, bilaterale sau multilaterale, din domeniul transporturilor internaţionale la care România este parte.

Pentru a efectua transport rutier public, operatorii de transport rutier trebuie să fie înregistraţi în Registrul operatorilor de transport rutier, ţinut de autoritatea competentă.

Pentru dobândirea calităţii de operator de transport rutier, o întreprindere trebuie să obţină licenţa de transport, care se acordă în urma îndeplinirii cumulative a condiţiilor de onorabilitate, capacitate financiară şi competenţa profesională. Conditia de onorabilitate, se consideră ca fiind îndeplinită numai dacă persoana desemnată să conducă permanent şi efectiv activitatea de transport rutier:

a) nu a fost condamnată pentru infracţiuni de natură comercială;

b) nu a fost declarată inaptă pentru a conduce permanent şi efectiv activitatea de transport rutier, conform prevederilor legale in vigoare;
c) nu a fost condamnată pentru infracţiuni privind:
- condiţiile de plată şi de angajare;
- transportul rutier de mărfuri sau de persoane şi, în special, prevederile privind perioadele de conducere şi de odihnă ale conducătorilor auto, greutăţile şi dimensiunile vehiculelor rutiere, siguranţa rutieră şi siguranţa vehiculului rutier, protecţia mediului.

Conditia de capacitate financiară constă în dispunerea unor resurse suficiente pentru a se asigura demararea în bune condiţii a activităţii întreprinderii şi buna administrare a acesteia. Condiţia de capacitate financiară se consideră ca fiind îndeplinită numai dacă operatorul de transport rutier dispune de un nivel financiar de minimum 9.000 euro pentru primul autovehicul rutier şi 5.000 euro pentru fiecare dintre celelalte autovehicule rutiere deţinute şi utilizate în condiţiile prezentei ordonanţe de urgentă. Modul de evaluare a capacităţii financiare a unei întreprinderi se stabileşte de autoritatea competentă.

Condiţia de competentă profesională se consideră ca fiind îndeplinită dacă persoana desemnată să conducă permanent şi efectiv activitatea de transport rutier este titulară a unui certificat de competenţă profesională eliberat de autoritatea competentă în condiţiile stabilite de aceasta.

Certificatul de competenţă profesională atestă deţinerea nivelului necesar de cunoştinţe stabilit de autoritatea competentă şi se acordă în urma unei examinări scrise obligatorii, care poate fi completată cu o examinare orală în forma stabilită de autoritatea competenta.

Operatorii de transport rutier care au obţinut licenţe şi autorizaţii sunt înregistraţi în ″ Registrul operatorilor de transport rutier ″ .

Aceste licenţe se acordă operatorilor de transport rutier dacă îndeplinesc condiţiile de: onorabilitate, dotare tehnică corespunzătoare, capacitate profesională şi capacitate financiară.

Se aplică amenzi atunci când:

a) transportul se efectuează fără licenţe, cu licenţe suspendate sau anulate
b) se efectuează transporturi pentru terţi, contra plată, de către operatorii de transport rutier în interes propriu
c) operatorii de transport rutier folosesc conducători auto străini fără drept de muncă în România, pentru conducerea autovehiculului în trafic naţional şi/sau internaţional
d) comercializarea de vehicule care nu au fost omologate pentru circulaţie sau echipamente, piese de schimb,

materiale care nu sunt certificate conform prevederilor legale

Transporturile turistice în trafic intern sau internațional sau transporturile publice de persoane în trafic internațional, se vor efectua numai cu autocare şi autobuze care sunt clasificate pe stele şi categorii, în funcție de caracteristicile tehnice, de siguranță şi confort.

Operatorii de transport rutier sunt obligați să folosească vehicule rutiere care se încadrează în normele legale de siguranță şi securitate a transporturilor rutiere.

Vehiculele rutiere fabricate în țară sau străinătate, pentru a avea acces pe infrastructurile rutiere, vor fi înmatriculate în România, vor fi omologate pentru circulația pe drumurile publice şi se vor efectua inspecțiile tehnice periodice.

Transporturile rutiere se vor efectua numai cu vehicule care au

-starea tehnică corespunzătoare normelor şi standardelor naționale de siguranță rutieră şi protecția mediului înconjurător.

-inspecția tehnică periodică

-licență de execuție valabilă

-certificarea tehnică corespunzătoare clasei şi tipului de mărfuri şi/sau persoane transportate

Ministerul Transporturilor a elaborat ″ Normele de organizare şi efectuare a transporturilor rutiere şi a activităților conexe acestora″ , (aprobat prin O.M.T. 527-97) prin care s-au stabilit tipurile de licențe de transport şi de execuție, conținutul caietului de sarcini ale acestora, condițiile de elaborare şi de retragere sau de suspendare a acestora.

**Tipuri de licențe**

Transporturile rutiere publice şi sau în interes propriu se pot efectua numai pe baza licenței de transport şi după caz a licenței de execuție eliberate de Ministerul Transporturilor, prin Oficiul Rutier Central .

*LICENȚA DE TRANSPORT (*public sau după caz, în folos propriu) are valabilitate 5 ani şi vor fi vizate annual.

Licența de transport este documentul prin care se atestă capacitatea operatorului de transport de-a efectua transporturi rutiere în condiții de calitate şi siguranță rutieră în conformitate cu legislația națională în vigoare, precum şi cu acordurile şi convențiile internaționale la care România este parte, cu obligația respectării prevederilor caietelor de sarcini care le însoțesc.

Licențele se eliberează într-un singur exemplar iar operatorii de transport care au filiale, sucursale sau puncte de lucru în alte județe decât

cel de reşedinţă, sunt obligaţi să obţină pentru fiecare, câte un exemplar de serviciu în original al licenţei de transport.

Pentru obţinerea licenţei de transport, operatorul de transport trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiţii:

a) condiţia de onorabilitate – administratorul şi persoanele care conduc activitatea de transport să nu aibă condamnări pentru infracţiuni penale grave sau chiar de natură comercială, să nu fie supuse interdicţiei exercitării unor drepturi civile, să nu fi fost declarate necorespunzătoare pentru exercitarea acestei activităţi de către autoritatea competentă.

b) Condiţia capacităţii financiare – este îndeplinită prin prezentarea unei scrisori de bonitate de la banca comercială unde operatorul de transport are deschis contul

c) Condiţia de bază materială – este îndeplinită prin dovada că are mijloace de transport în proprietate sau cu chirie

d) Condiţia privind capacitatea profesională – persoana care este desemnată să organizeze şi să conducă activitatea de transport este competentă din punct de vedere profesional şi prezintă probitate morală.

Conform Legii 54/98 la persoanele fizice autorizate care au ca obiect de activitate transporturile naţionale şi deţin până la două autovehicule, organizarea şi conducerea activităţii de transport, poate fi făcută şi de şofer dacă are o vechime minimă de 3 ani

Persoanele care sunt angajate cu contract de muncă sau convenţie civilă care sunt desemnate să organizeze şi să conducă activitatea de transport pot obţine licenţa de transport dacă: au absolvit cu diplomă învăţământul tehnic superior cu specialitatea transport rutier, autovehicule rutiere; sunt absolvenţi cu diplomă de bacalaureat şi au o vechime de cel puţin 3 ani în domeniul transorturilor rutiere în funcţie de şef de garaj, şef autocoloană, tehnician, maistru; sunt absolvenţi cu diplomă de bacalaureat şi au absolvit un curs de formare profesională în domeniul transporturilor rutiere.

Anual, odată cu vizarea licenţelor de transport, persoanele desemnate să organizeze şi să conducă activitatea de transport vor fi testate la sediul serviciilor rutiere care au emis licenţele.

Pierderea, sustragerea sau deteriorarea licenţelor de transport se anunţă de către opertorul de transport la Serviciul Rutier care a emis licenţa în termen de 15 zile iar acesta va elibera un duplicat.

Pierderea sau sustragerea licenţelor de transport vor fi publicate în Monitorul Oficial.

Licenţele de transport pot fi suspendate temporar (pe 3-6 luni) pentru abateri grave sau repetate de la reglementările specifice privind

transportul rutier şi protecţia mediului sau când nu mai sunt îndeplinite cumulativ condiţiile impuse la obţinerea licenţelor de transport.

Anularea licenţelor de transport se aplică la a treia suspendare sau în următoarele cazui :

-au fost mai mult de două accidente grave, colective în decursul unui an calendaristic în care au fost victime omeneşti sau deteriorea gravă a mediului înconjurător din vina operatorilor de transport sau a angajaţiilor acestuia

-falsificarea documentelor de transport de către opertorul de transport sau de angajaţii acestuia şi utilizarea lor la efectuarea transporturilor

*LICENŢA DE EXECUŢIE:* este documentul prin care operatorul de transport rutier sau deţinătorul este autorizat să execute anumite categorii şi tipuri de transport rutier, în conformitate cu caietele de sarcini care le însoţesc.

Licenţele de execuţie pentru activitatea de transport rutier sunt: licenţe de execuţie pentru vehicul şi/sau licenţă de execuţie pentru traseu.

a) Licenţe de execuţie pentru autovehicule - se acordă pentru transporturile naţionale sau internaţionale cu termen de valabilitate de un an

Aceste licenţe de execuţie pentru transporturile naţionale sunt obligatorii pentru toate autovehiculele care execută transporturi publice şi pentru cele care execută transporturi în folos propriu de mărfuri periculose şi agabaritice pe teritoriul României.

Licenţele de execuţie pentru transporturile intenaţionale sunt obligatorii pentru toate autovehiculele care execută astfel de transporturi chiar dacă sunt transporturi publice sau în folos propriu indiferent de tipul sau felul transporturilor şi de capacitatea autovehicului.

Licenţa de execuţie se acordă următoarelor categorii de transporturi :

- Transporturi de mărfuri generale
- Transporturi de mărfuri perisabile
- Transport de animale vii
- Transporturi de mărfuri agabaritice
- Transport cu vehicule specializate
- Transport de persoane
- Transport mixt

Licenţa de execuţie pentru vehicul se emite nominal pentru fiecare mijloc de transport, având inspecţia tehnică valabilă, indiferent de capacitatea de transport şi este netransmisibilă.

Pot obține licențele de execuție pentru autovehicul operatorii de transport care dețin licență de transport însoțită de caiet de sarcini.

Suspendarea licenței de execuție pentru vehicul se face numai de emitent în cazul în care nu sunt respectate condițiile impuse la eliberare, contestațiile se fac în termen de 15 zile, la Oficiul Rutier Central.

Licența de execuție suspendată poate fi restituită dacă operatorul de transport dovedeşte că au fost înlăturate cauzele pentru care a fost retrasă licența.

b) Licențe de execuție pentru traseu – transportul de persoane pentru servicii regulate se poate executa de către operatorul de tansport în baza licenței de traseu numai cu vehicule special destinate acestui scop, autocare, autobuze sau microbuze.

Această licență are termen de valabilitate de un an pentru transportul public național şi internațional de persoane prin servicii regulate

Administratorii programului de transport prin servicii regulate sunt: Ministerul Transportului - pentru traseele internaționale, Oficiul Rutier Central – pentru traseele interjudețene, Oficiul Rutier Central prin serviciile rutiere teritoriale, pentru traseele județene.

În localitățiile în care există autogări autorizate, capetele de traseu şi opririle în tranzit vor fi amplasate în acestea.

La transporturile internaționale publice de persoane prin servicii regulate există prevăzută obligația ca plecările şi sosirile la capetele de traseu şi în parcurs să se facă numai în autogări.

La transportul național – prin servicii regulate de transport persoane, cererea pentru obținerea unei licențe de execuție pentru traseu sau grupurri de trasee, poate fi depusă de un operator de transport sau de o asociație de operatori de transport .

În cazul în care sunt mai multi solicitanți, atribuirea licențelor de traseu se face pe baza unor criterii (punct) acordate fiecărui criteriu, licența atribuindu-se celui cu punctajul cel mai mare .

Traseele interjudețene pot fi executate de mai mulți transportatori.

Transportul internațional de persoane se efectuează în baza reglementărilor internaționale şi a acordurilor rutiere interguvernamentale încheiate de România. Contractele încheiate pentru transportul de persoane prin servicii regulate vor fi aprobate de Ministerul Transporturilor din România şi din țara parteneră şi se avizează de către țările în tranzit. Pentru acest scop transportatorii trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții :

-să dețină parc de autovehicule înmatriculate în România, agreat pentru transportul public internațional

-să nu aibă în ultimul an abateri de la reglementările din transportul rutier

-şoferii angajaţi să aibă cetăţenie română sau drept de muncă în România

Retragerea licenţei de execuţie pentru traseu are loc atunci când nu mai sunt îndeplinite condiţiile iniţiale sau în următoarele cazuri:

- încetarea activităţii ca operator de transport
- sancţiuni repetate sau încălcare repetată a caietelor de sarcini ale licenţelor eliberate
- reclamaţii repetate referitoare la calitatea prestaţiilor de transport

Licenţa de execuţie pentru traseu în cazul liniilor internaţionale se poate retrage pentru :

- abateri repetate de la legislaţia naţională pe teritoriul altei ţări de către operatorul de transport român, precum şi în cazul interdicţiei motivate de a mai opera pe teritoriul unei ţări a operatorului respectiv
- în cazul în care unui operator de transport străin i se interzice operarea pe teritoriul României
- nevizarea graficului de circulaţie; în cazul suspendării licenţei de execuţie pentru traseu operatorul este obligat să execute cursele încă 30 zile de la comunicarea deciziei.

c) Licenţele de pentru autovehicule care execută transport ocazional de persoane în trafic internaţional (inclusiv turistice): acestea sunt obligatorii pentru toţi transportatorii de transport public sau în folos propriu.

Transporturile ocazionale şi turistice de persoane în trafic intern şi internaţional se pot executa de operatorii de transport, în baza următoarelor documente:

- licenţă de transport
- licenţă de execuţie pentru vehicul, corespunzătoare tipului şi categoriei de transport
- contract sau comandă din partea beneficiarului transportului ori a unei agenţii de turism
- lista pasagerilor transportaţi
- asigurarea serviciilor turistice plătite (voucher)

La aceste transporturi este obligatoriu să se întocmească foaia de parcurs tip ASOR (care conţine lista pasagerilor) care va fi avizată cu 24 ore înainte de executarea transportului de către serviciul rutier teritorial.

În conformitate cu Acordul European cu privire la activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaţionale la care România a aderat , prin Legea nr.101/'94 , autovehiculele trebuie să fie

dotate cu tahografe, conducătorul vehiculelor trebuie să aibă un număr suficent de diagrame, a căror înregistrare trebuie să cuprindă întreaga activitate a autovehiculului la cursa internațională efectuată.

Licențe de execuție pentru activități conexe transportului rutier.

Sunt activități care se desfăşăară în legătură cu şi în timpul activității de transport rutier:

Aceste licențe se emit pentru :

-activitatea în autogări şi agenții de voiaj

-activitatea de mesagerie

-activitatea de colectare şi expediere a mărfurilor

Toate licențele de execuție pentru activitățile conexe transportului rutier sunt însoțite de caiete de sarcini. Aceste licențe se eliberează pe o perioadă de 5 ani, iar viza anuală este obligatorie.

DOCUMENTE DE TRANSPORT OBLIGATORII PENTRU TOATE CATEGORIILE DE TRANSPORT SUPUSE REGIMULUI LICENȚELOR

Aceste documente sunt :

♦licența de transport sau după caz exemplarul de serviciu al acesteia (în copie xerox)

♦licența de execuție pentru vehicul

♦foaie de parcurs

♦certificatul de înmatriculare al vehiculului, talonul de inspecție tehnică valabilă

♦permisul de conducere al conducătorului auto, valabil pentru categoria de vehicul pe care îl conduce

*DOCUMENTE OBLIGATORII PENTRU TRANSPORTUL DE PERSOANE*

*1.* licența de traseu în original şi caietul de sarcini pentru transporturile publice prin servicii regulate

*2.* foaia de parcurs tip ASOR pentru transporturile internaționale turistice sau ocazionale

*3.* documente specifice care să ateste caracterul transportului (voucher, contract, invitație)

*4.* certificat de clasificare a vehiculului pe stele sau pe categorii (emis de R.A.R.) pentru transporturi turistice naționale şi transportui publice internaționale

*5.* listă nominală sau legitimația de serviciu ale pasagerilor , în cazul transportului național de persoane în folos propriu

*6.* licența de traseu pentru curse în convenție, în original

*DOCUMENTE PENTRU TRANSPORTURILE DE MARFĂ*

*1.* documente de însoțire a mărfurilor şi autorizări speciale dacă e cazul
*2.* scrisoare de transport

*ALTE DOCUMENTE NECESARE*

♦PENTRU TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL DE MARFĂ :

1. scrisoare de transport CMR
2. carnet TIR
3. certificat de agreere vamală
4. certificat de încadrare privind emisia de noxe şi poluare fonică, eliberat de R.A.R.
5. autorizație de transport eliberată de Ministerul Transporturilor
6. documente de însoțire a mărfurilor

♦PENTRU TRANSPORTUL DE MĂRFURI CU GREUTĂȚI ŞI/SAU GABARIT DEPĂŞIT

1. autorizația specială emisă de Administrația Națională a Drumurilor

♦PENTRU TRANSPORTUL DE PRODUSE PERICULOASE ŞI MATERIALE RADIOACTIVE

1. certificatul de atestare profesională pentru şoferi conform Acordului European ADR
2. certificat de agereere emis de organismul specializat, abilitat pentru fiecare categorie de produse în parte care se transportă
3. certificat de agreere a vehiculului pentru asemenea transporturi emis de R.A.R.
4. autorizări speciale pentru mărfuri care se transportă, în conformitate cu legislația în vigoare

♦ PENTRU TRANSPORTURILE ÎN REGIM TAXI

Acest tip de transport se desfăşoară cu autovehicule omologate în acest sens şi cu aparat de taxare aflat în funcțiune pe toată durata transportului. Transportul local taxi se supune reglementărilor elaborate de

consiliile locale iar transportul interurban şi internaţional taxi se desfăşoară în conformitate cu reglementările elaborate prin ″ Norme de organizare şi efectuare a transporturilor rutiere şi activităţilor conexe acestora″ aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr.527/1997", respectiv pe bază de licenţă de transport şi de execuţie (pentru autovehicul)

În transportul rutier se aplică amenzi pentru următoarele contravenţii :

- efectuarea de transport fără licenţă, cu licenţe suspendate sau anulate
- utilizarea de către operatorii de transport rutier a unor conducători auto străini, fără drept de muncă în România pentru conducerea autovehiculelor în trafic naţional şi/sau internaţional
- comercializarea de vehicule ale căror caracteristici tehnice nu mai corespund datelor menţionate în cartea de identitate a autovehiculelor
- funcţionarea unităţilor de reparaţii şi întreţinere şi a staţiilor de inspecţie tehnică, fără autorizaţie sau cu termenul de valabilitate expirat
- înscrierea unor informaţii false privind numărul de stele sau categoria de clasificare a autobuzelor sau autocarelor
- nerespectarea de către conducătorii auto a timpilor de conducere şi de repaus, stabiliţi conform Acordului European privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaţionale (AETR)
- modificarea datelor din diagramele aparatelor de control prevăzute la art.30 O.G.R. NR.44/1997
- călătoria fără legitimaţie de călătorie în transportul public de persoane prin curse regulate, în traficul preurban, judeţean, interjudeţean şi internţional

**Contractul de transport rutier**

Contractul de transport rutierb se încheie între expeditor şi transportator, are ca obiect efectuarea unor prestaţii de transport asigurând mijlocul de transport necesar.

<u>Contractul de transport: principalele prevederi:</u>

1. Părţile contractate

a. expeditorul
b. transportator – executantul prestaţiei de transport

2. obligaţia operatorului de transport de a realiza o prestaţie de transport şi obligaţia expeditorului de a utiliza mijloacele de transport contractate

*3.* volumul de transport care urmează a se realiza în perioada

contractului

*4.* locul de prezentare şi eliberare al mijloacelor de transport, programul de lucru zilnic şi săptămânal (ore-zile)

*5.* amenajările pe care trebuie să le deţină mijloacele de transport şi alte prevederi legate de efectuarea transportului

*6.* obligaţiile expeditorului privind încărcarea mijloacelor de transport într-un interval liber scutit de plată, confirmarea documentelor comerciale şi alte obligaţii ale expeditorului cu privire la încărcare/descărcare

*7.* forma de exprimare a tarifului corelat cu obiectul transportului, tariful aplicat, baremul minim de tarifare zilnic indiferent de nivelul de utilizare şi termenele de plată

*8.* obligaţia expeditorului (eventual) de a depune programări lunare, săptămânale şi zilnice în cazul în care necesarul de transport nu este repartizat liniar pe întreaga perioadă a contractului

*9.* perioada pentru care se încheie contractul: anual, un număr de luni, o perioadă mai mare de timp

*10.* răspunderile şi penalităţile reciproce pentru neexecutarea obligaţiilor :

a. la expeditor pentru nesolicitarea mijloacelor de transport

b. la transportator pentru nerealizarea transporturilor care fac obiectul contractului

*11.* condiţiile de modificare sau reziliere a contractului şi instanţa de arbitrare a litigiilor

*12.* data încheierii contractului

*13.* semnăturile autorizate

Între expeditor şi transportator prestaţia de transport se poate realiza şi în baza unor comenzi ocazionale care au aceeiaşi valabilitate ca şi un contract, aceasta fiind un contract numai pentru un singur transport .

Astfel în contractul de transport sunt specificate obligaţiile părţilor, responsabilităţile pe care le au în procesul de transport sunt cele prevăzute de legislaţia în vigoare şi cele prevăzute în Codul Civil, Codul Comercial.

**Tipuri de acorduri, convenţii internaţionale**

C.M.R. se aplică oricărui transport internaţional de mărfuri cu vehicule, în cazul în care pentru acest fel de transport este încheiat un contract de transport de mărfuri pe şosele , dacă locul primirii mărfurilor şi locul prevăzut pentru eliberare sunt situte în două ţări diferite; ţara noastră a aderat la acestă convenţie în baza Decretului 451/20.XI.1972.

A.D.R. acordul european privitor la transportul mărfurilor periculoase, a luat fiinţă la 30.09.1957, fiind în vigoare în Anglia, Austria, Belgia, Elveţia, Franţa, Italia, Olanda, Portugalia, acest acord se aplică transporturilor efectuate (chiar şi în tranzit) pe teritoriul a cel puţin două ţări, părţi ale acordului şi numai pe teritoriul lor. România a aderat la A.D.R. în 1994.

Asociaţia internaţională pentru transportul de mărfuri perisabile TRANSFRIGOROUTE EUROPE. Este organizaţia intereuropeană a transportului profesional rutier de mărfuri perisabile sub temperatură dirijată. Transfrigoroute, înfiinţată de la 28.03.1955 şi a propus să realizeze următoarele obiective :

-coordonarea şi schimbul de experienţă cu întreprinderile şi grupările naţionale aderente

-elaborarea unor studii pe problemele legate de transportul rutier de mărfuri sub temperatură dirijată, a tarifelor şi condiţiilor de transport pentru mărfuri perisabile

-publicitatea şi coordonarea acesteia în vederea promovării transportului rutier a mărfurilor perisabile

-studiul tarifelor şi a condiţiilor de transport referitoare la transportul rutier european cu vehicule sub temperatură dirijată

TRANSFRIGOROUTE EUROPA este un organism care favorizează cooperarea economică şi tehnică pe plan european, elaborează unele convenţii tarifare, uniformizarea condiţiilor de transport şi totodată oferă membrilor săi avantajele unei reţele europene de aprovizionare cu carburanţi a autocamioanelor, fără plata imediată .

Convenţia asupra circulaţiei rutiere şi Protocolul privind semnalizarea rutieră, au fost eleborate în cadrul Conferinţei Naţiunilor Unite cu privire la traficul rutier de la Geneva în 1949 şi îmbunătăţite la Conferinţa de la Viena în 1968 şi conţin dispoziţii referitoare la caracteristicile tehnice ale autovehiculelor şi la codurile de semnalizare rutieră; ţara noastră a aderat la aceste reglementări rutiere prin Decretul nr.442/1968.

Acorduri şi convenţii bilaterale încheiate de ţara noastră cu diferite ţări europene:

părţile contractate îşi acordă reciproc o serie de avantaje: necontingentarea numărului de curse şi scutirea reciprocă de orice fel de taxe şi impozite, reducerea parţială a taxelor şi impozitelor pentru un număr contingentat de călători, acordarea unor contingente de călătorii pe bază de autorizaţie, cu plata integrală a taxelor şi a impozitelor .

Înlesnirile pe care şi le acordă reciproc părţile depind de regimul autorizaţiilor de transport statuat în acordul sau convenţia respectivă. Ele

pot fi **autorizații permanente** care asigură dreptul efectuării unui număr nelimitat de curse dus-întors pe perioada unui an calendaristic şi **autorizații pe călătorie** care dă dreptul la efectuarea unei singure călătorii dus-întors în perioada valabilității autorizației.

Acordul Shengen[4]intrat în vigoare la 25.03. 1995 la care au participat: Franța, Germania, Belgia, Olanda, Luxemburg, Spania, şi Portugalia, prin care s-a eliminat controlul de la frontieră (adoptarea paşapoartelor şi permiselor de conducere europene, desființarea granițelor).

În domeniul transporturilor un rol deosebit îl are adoptarea de către Comisia Europeană în 1992 a documentului CARTEA ALBĂ[5], care prevedea realizarea unei politici comune a transporturilor, reducerea discrepanțelor între diferitele moduri de transport, în special printr-o împărțire cât mai echitabilă a costurilor şi prin alte măsuri menite să asigure o competiție corectă, respectarea mediului înconjurător, şi o mai bună complementaritate între modurile de transport

**Contractul de transport în traficul internațional**

Proba contractului de transport în traficul rutier internațional de mărfuri se face cu scrisoarea de tip C.M.R., care se întocmeşte în 3 exemplare în original şi vor fi semnate de expeditor şi transportator: astfel primul exemplar se remite expeditorului la predarea mărfii, al doilea exemplar va însoți marfa iar al treilea exemplar este al transportatorului.

Atunci când marfa trebuie să fie încărcată în diferite vehicule, sau este de diferite feluri de mijloace de transport şi pe loturi distincte, expeditorul sau transportatorul poate să ceară întocmirea scrisorii de trăsură pentru fiecare vehicul în parte, fel sau lot de marfă.

Scrisoarea de trăsură trebuie să conțină[6] :

-locul şi data întocmirii

-numele şi adresa expeditorului

-numele şi adresa transportatorului

-locul şi data primirii mărfii şi locul prevăzut pentru eliberarea acesteia

-numele şi adresa destinatarului

-denumirea curentă a mărfii şi felul ambalajului iar pentru mărfurile periculoase, denumirea lor general recunoscută

-numărul coletelor, marcajele speciale şi numerele lor

---

[4] V.Nicula ," Tehnica Operațiunilor de Turism ", Editura Alma Mater, Sibiu 2002, p. 73

[5] V.Nicula ," Tehnica Operațiunilor de Turism ", Editura Alma Mater, Sibiu 2002, p. 79

[6] Constantin Alexa, " Transporturi şi expediții internaționale " , Ed. All 1995, p.33

-greutatea brută sau altfel exprimată a mărfii

-cheltuielile aferente transportului

-instrucțiunile necesare pentru formalitățile de vamă şi altele

-menţiunea că transportul este supus regimului stabilit prin C.M.R.

După caz scrisoarea de trăsură mai poate cuprinde şi următoarele menţiuni :

-interzicerea transbordării

-cheltuielile pe care le ia exeditorul asupra sa

-totalul sumelor ramburs de perceput la eliberarea mărfii

-instrucţiunile expeditorului către transportator cu privire la asigurarea mărfii

-termenul convenit în care transportul trebuie să fie efectuat

-lista documentelor remise transportatorului

Expeditorul – răspunde pentru toate cheltuielile şi daunele pricinuite din cauza datelor necorepunzătoare care sunt înscrise în scrisoarea de trăsură

Transportatorul – este obligat la primirea mărfii să verifice exactitatea datelor referitoare la numărul de colete şi starea mărfii şi a ambalajelor, precum şi privitoare la stivuirea mărfurilor iar dacă are rezerve acestea trebuie să fie motivate şi scrise în scrisoarea de trăsură.

Scrisoarea de trăsură este documentul în care se specifică condiţiile contractului de transport şi primirea mărfii de către transportator.

Expeditorul răspunde faţă de transportator pentru daunele pricinuite persoanelor sau altor mărfuri, precum şi pentru cheltuielile care pot apărea din cauza ambalajelor necorespunzătoare dacă transportatorul nu a observat la primirea mărfii că starea ambalajului este necorespunzătoare. În cazul stivuirii necorespunzătoare transportatorul trebuie să facă menţiune în scrisoare de transport.

Pentru a îndeplini formalităţile vamale şi alte formalităţi care trebuie efectuate înainte de eliberarea mărfii, expeditorul trebuie să anexeze la scrisoarea de trăsură sau să pună la dispoziţia transportatorului documentele necesare şi să-i furnizeze toate informaţiile necesare.

Expeditorul răspunde pentru daunele pricinuite transportatorului din cauza lipsei documentelor şi a informaţiilor care nu sunt suficiente, inexacte sau necorespunzătoare.

Totodată transportatorul răspunde de pierderea sau folosirea într-un mod necorespunzător a documentelor care însoţesc scrisoarea de trăsură sau care i-au fost înmânate de expeditor .

## Modificarea Contractului De Transport

Expeditorul are dreptul de-a cere transportatorului să oprească transportul, să schimbe locul pentru eliberare sau să elibereze marfa unui alt destinatar decât cel inițial.

Expeditorul are drept asupra mărfii până în momentul în care cel de al doilea exemplar al scrisorii de trăsură este predat destinatarului sau până în momentul în care marfa a fost predată destinatarului care confirmă printr-un document primirea mărfii.

Destinatarul poate să aibă drept asupra mărfii chiar din momentul în care expeditorul întocmeşte scrisoarea de trăsură şi acest lucru este menționat în scrisoare.

Dacă, destinatarul dă o dispoziție prin care ordonă eliberarea mărfii unei alte persoane, acesta nu poate desemna alți destinatari decât în următoarelor condiții:

1. expeditorul va prezenta primul exemplar al scrisorii de trăsură în care vor fi trecute noile instrucțiuni date transportatorului şi îl va despăgubi dacă prin executarea noilor instrucțiuni i-a produs un prejudiciu
2. executarea acestor instrucțiuni trebuie să fie posibilă în momentul când acestea ajung la persoana care trebuie să le execute, iar acestea nu trebuie să împiedice desfăşurarea normală a activității transportatorului
3. instrucțiunile nu trebuie să aibă ca efect divizarea transportului

Dacă transportatorul nu poate să execute instrucțiunile primite, el trebuie să anunțe imediat persoana care a dat aceste instrucțiuni.

## Impedimente la transportul şi eliberarea mărfurilor

Dacă executarea contractului în condițiile specificate în scrisoarea de trăsură este sau devine imposibilă dintr-un anume motiv, înainte de sosirea mărfii la locul prevăzut pentru eliberare, transportatorul este obligat să ceară instrucțiuni persoanei care are dreptul să dispună de marfă.

În cazul în care transportul trebuie să se efectueze dar în alte condiții decât cele prevăzute în scrisoarea de trăsură iar transportatorul nu a putut să obțină instrucțiuni în timp util de la expeditor, acesta va lua măsurile care crede că sunt cele mai bune pentru persoana care are drept de a dispune de marfă .

De asemenea în momentul în care marfa ajunge la destinație şi sunt obstacole la eliberarea ei, transportatorul va cere instrucțiuni expeditorului .

După descărcare, transportul se consideră terminat dar transportatorul răspunde de marfă până în momentul în care beneficiarul o preia.

Transportatorul poate vinde marfa, fără să mai ceară instrucțiuni de la expeditor, atunci când marfa este perisabilă sau starea ei necesită acest lucru iar suma obținută din vânzarea mărfii revine expeditorului.

În conformitate cu prevederile C.M.R. transportatorul auto răspunde pentru:

a) pierderea totală sau parțială pentru avarie, produse între momentul primirii şi cel al eliberării
b) pentru întârzierea la eliberare
c) în cazul când nu predă marfa la timp beneficiarului şi nu poate motiva defecțiunea vehicului

Transportatorul nu răspunde pentru pierderea sau avaria mărfii dacă aceasta s-a produs în următoarele situații:

a. marfa este transportată în vehicule descoperite, fără prelate iar acest lucru a fost menționat în scrisoarea de trăsură
b. lipsa sau folosirea unor ambalaje necorespunzătoare pentru mărfurile care se pot strica sau avaria din cauza acestora
c. marfa a fost manipulată, încărcată, stivuită sau descărcată de expeditor sau destinatar
d. transportul de animale vii
e. insuficiența sau imperfecțiunea marcajelor

În cazul situațiilor mai sus menționate ″ transportatorul nu răspunde pentru pierderea sau avarierea mărfurilor dacă dovedeşte că a luat toate măsurile necesare pentru efectuarea unui transport în condiții optime dar a trebuit să se conformeze instrucțiunilor speciale care i-au fost date.

Se consideră *întîrziere* atunci când marfa nu fost predată la termenul stabilit iar în lipsa unui anumit termen, durata efectivă a unui transport depăşeşte timpul în care se realizează de obicei un transport.

Marfa se consideră *marfă pierdută* atunci când nu a fost livrată într-un termen de 30 de zile de la expirarea termenului stabilit sau 60 de zile dacă nu a fost stabilit nici un termen.

Dacă transportatorul a pierdut o parte sau toată marfa, acesta îl va despăgubi pe expeditor cu o sumă egală cu valoarea mărfii pierdute, iar în

caz de avarierea mărfii transportatorul va plăti contravaloarea mărfii depreciate.

În cazul în care transportul este executat în mod succesiv de mai mulți transportatori în baza unui contract unic, fiecare transportator după ce a primit marfa şi scrisoarea de trăsură devin părți la contract.

Dacă destinatarul a primit marfa şi nu a contestat starea ei în momentul sosirii sau la eliberare sau în termen de 7 zile, se consideră până la proba contrarie că marfa primită a fost în starea specificată în scrisoarea de trăsură.

**Acordul ADR pentru transportul de mărfuri periculoase**

În Europa transportul rutier de mărfuri periculoase este reglementat de Acordul European referitor la transportul rutier internațional de mărfuri periculoase ADR[7], încheiat la Geneva 30.09.1957, iar din 1995 România respectă prevederile acestui acord.

Acordul ADR clasifică substanțele periculoase şi stabileşte normele pentru preluarea, ambalarea şi transportul acestora.

ADR nu reglementează transporturile naționale de mărfuri periculoase .

CONȚINUTUL ACORDULUI ADR cuprinde indicații cu caracter tehnic referitoare la:

-modul de transport

-caracteristicile constructive ale mijloacelor de ambalare

-etichete de semnalizare a pericolului

-condițiile speciale pe care trebuie să le îndeplinească autovehiculele (tipuri de vehicule, semnalizarea vehiculelor, motorul, caroseria, cabina, echipamentul de frânare etc.)

-formarea şoferilor

-documentele de bord

-echipajul autovehiculelor

-cisterne goale

-prescripții speciale privind încărcarea, descărcarea, stivuirea mărfurilor periculoase, interdicția de a fuma în timpul încărcării/descărcării mărfurilor periculoase

-staționarea vehiculelor

CLASIFICAREA MĂRFURILOR PERICULOASE

Mărfuri periculoase sunt acele mărfuri care prin natura lor fizico-chimică pot produce daune, persoanelor, lucrurilor mediului înconjurător.

[7] Transport Rutier de Mărfuri Periculoase, ADR, Institutul pentru Pregătire Profesională în Transporturile Române, Ed.1999, p.1

În acordul ADR sunt indicate:

1. substanţele care sunt admise la transportul rutier internaţional, admise în anumite condiţii şi cele excluse de la transportul rutier
2. substanţele pot fi pure sau în amestec sau clasificate ca deşeuri periculoase
3. uneori produsul se regăseşte la o rubrică colectivă de produse având proprietăţi similare între ele

Substanţele periculoase sunt împărţite în :

a. clase limitative – sunt clasele în care mărfurile periculoase sunt admise la transport numai în condiţiile prevăzute în note, celelalte fiind excluse de la transport
b. clase non limitative – sunt clasele în care unele mărfuri periculoase sunt excluse/admise de la transport prin notele specificate în clauzele ADR iar mărfurile care nu sunt menţionate în note sunt considerate mărfuri periculoase şi sunt admise la transport fără condiţii speciale.

În funcţie de proprietăţile fizico-chimice: stare de agregare, culoare, aspect, miros, gust şi pericolul principal, substanţele periculoase se împart în 9 clase.

Prescripţiile conţinute în ADR se aplică transporturilor internaţionale de substanţe periculoase între ţările semnatare; între cel puţin 2 state semnatare; pe teritoriul a cel puţin 2 state semnatare chiar dacă transportul este în tranzit.

Prin respectarea prevederilor acordului ADR se urmăresc următoarele obiective :

a. să permită transportul mărfurilor periculoase numai în condiţii sigure de securitate
b. să favorizeze transportul mărfurilor periculoase pe drumurile europene în respectul securităţii rutiere
c. să armonizeze legislaţia privind transportul rutier internaţional de mărfuri periculoase

### Carnetul T.I.R.[8]

Convenţia T.I.R. acordă transporturilor avantaje de ordin vamal, menite să uşureze traficul internaţional de mărfuri. De la intrarea sa în vigoare, Convenţia a anulat şi înlocuit vechea Convenţie din 1959.Totuşi,

[8] Transportul Rutier de Mărfuri Periculoase, ADR, Institutul pentru Pregătire Profesională în Transporturile Române, Ed. 1999, p.32. Mulţumesc studenţilor Narcisa Filip si Molnar Reka pentru ajutorul accordat pentru acest capitol

vechea Convenție rămâne în vigoare din diverse motive, unul dintre ele fiind că una din Părțile contractante la vechea Convenție (Japonia) nu a aderat încă la noua Convenție revizuită din 1975.

Prezenta Convenție priveşte transporturile de mărfuri efectuate fără descărcare şi reîncărcare, peste una sau mai multe frontiere, de la un birou vamal de plecare al unei Părți contractante la un birou vamal de destinație al unei alte Părți contractante, sau al aceleiaşi Părți contractante, în vehicule rutiere, ansambluri de vehicule sau în containere cu condiția ca o parte din traseu între începutul transportului TIR şi terminarea sa să fie un traseu rutier.

Mărfurile transportate sub regim TIR nu sunt supuse la plata sau la consemnarea drepturilor şi taxelor de import sau de export la birourile vamale de trecere.

Mărfurile transportate sub regim TIR în vehicule rutiere, ansambluri de vehicule sau containere sigilate nu sunt, de regulă, supuse controlului vamal la birourile de trecere.

Totuşi, în vederea evitării abuzurilor, autoritățile vamale pot să procedeze în mod excepțional şi în special, în cazul suspectării unor nereguli, la controlul mărfurilor la aceste birouri.

*Domeniul de aplicare geografic*

Convenția TIR a demonstrat că ea constituia unul din instrumentele internaționale cele mai eficiente printre cele care au fost elaborate sub auspiciile Comisiei economice pentru Europa Națiunilor Unite (CEE-ONU). Până în prezent, ea numără 65 de Părți contractante, inclusiv Comunitatea europeană.Ea acoperă Europa în totalitate, întinzându-se până în Africa de Nord, precum şi până în Orientul Apropiat şi Mijlociu. Țările Asiei au fost informate asupra facilităților acestui sistem global de tranzit vamal şi interesul manifestat dovedeşte că ele ar putea să se alăture complet Convenției TIR într-un viitor destul de apropiat. Deja la ora actuală Statele Unite ale Americii şi Canada sunt Părți contractante, precum şi Chile şi Uruguai în America de Sud .

Țara noastră a aderat la această convenție în 1963 prin Decretul 429/ 12 decembrie 1963.

*Principii*

De manieră a se asigura că mărfurile pot călători cu un minimum de intervenție în cursul traseului său, oferind un maximum de garanții administrațiilor vamale din toate țările tranzitate, regimul TIR cuprinde cinci condiții fundamentale care constituie cinci piloni principali ai sistemului de tranzit vamal TIR (vezi Figura 1):

(1) Mărfurile trebuie să fie transportate în autovehicule sau containere care să ofere vămii toate garanțiile de securitate;

(2) Drepturile şi taxele respective trebuie să fie garantate pe toată durata transportului grație unei garanții recunoscute pe plan internațional;

(3) Mărfurile trebuie să fie însoțite de un document vamal acceptat pe plan internațional (Carnetul TIR) deschis în țara de plecare şi care trebuie să servească de document de control în țările de plecare, de tranzit şi de destinație;

(4) Măsurile de control vamal luate în țara de plecare trebuie să fie acceptate de toate țările de tranzit şi de destinație;

(5) Accesul la sistemul TIR pentru asociațiile naționale emitente de Carnte TIR şi pentru persoanele fizice şi juridice utilizatoare de Carnete TIR, ar trebui să fie autorizat de autoritățile naționale competente.

Prin crearea acestor facilități de a transporta mărfuri fără controale vamale la vămile de tranzit, s-a scurtat durata transportului, ceea ce duce la o scădere a cheltuielilor.

Durata transportului este foarte importantă pentru transportul de mărfuri periculoase: dacă durata este mică atunci şi probabilitatea de a se produce un incident este mic.

Carnetul T.I.R. poate fi folosit doar pentru un singur transport care tranzitează cel mult 10 țări.

Convenția T.I.R. stipulează că atunci când există un pericol iminent iar marfa trebuie descărcată imediat, conducătorul auto poate lua măsurile necesare fără a mai aştepta intervenția autorităților şi va menționa acest lucru în carnetul T.I.R., va anunța autoritățile pentru a constata, verifica încărcătura şi sigila vehiculul sau containerul, întocmind un proces verbal de constatare care se va anexa la carnetul T.I.R. şi va însoți încărcătura până la destinație. Carnetul T.I.R. nu se va încredința niciodată altei persoane , transportatorul răspunzând pentru pierderea acestuia.

*Sistemul de garanție internațional*

Sistemul de garanţie internaţional constituie al doilea element de bază al sistemul de tranzit TIR. Acest sistem a fost conceput pentru a se asigura că taxele şi drepturile vamale exigibile în cursul operaţiunilor de tranzit să fie acoperite în orice moment de o asociaţie garantă naţională atunci când transportatorul TIR nu poate fi făcut responsabil.

Funcţionarea garanţiei sistemului de tranzit TIR este simplă. Fiecare asociaţie naţională care reprezintă interesele sectorului de transporturi, stabilită într-o ţară şi acceptată de administraţia vamală a acestei ţări este garantă, garantează în acea ţară drepturile şi taxele care ar deveni exigibile în caz de neregularitate comisă cu ocazia unui transport sub regim TIR. Această asociaţie garantă naţională garantează astfel plata drepturilor şi taxelor transportatorilor naţionali şi străini cu ocazia

unui transport efectuat sub Carnet TIR eliberat chiar de ea sau de o asociaţie a unei alte ţări.

Limitele monetare ale garanţiei sunt fixate pentru fiecare ţară separat. Valoarea maximală care poate fi solicitată de fiecare asociaţie naţională este, pentru moment, limitată la 50 000 dolari SUA per Carnet TIR (200 000 dolari SUA pentru Carnetele TIR «tabac/alcool»).

*Carnetul TIR*

Sub supravegherea Comisiei de control TIR (TIRExB), IRU este, pentru moment, singura organizaţie internaţională autorizată să tipărească şi să elibereze Carnete TIR asociaţiilor naţionale garante conform condiţiilor stabilite printr-un angajament contractual aprobat de Comitetul de gestiune TIR. Fiecare asociaţie naţională eliberează la rândul său Carnete TIR operatorilor de transport din ţara sa, conform condiţiilor stabilite prin declaraţia de angajament încheiată între fiecare operator de transport şi asociaţie.

Carnetul TIR este document cu valoare, care garantează plata taxelor vamale a mărfurilor transportate în regim TIR, până la concurenţa sumei de 50.000 USD.

Carnetul TIR poate fi deţinut de orice societate care :

- a fost admisă la regimul vamal TIR de catre Asociaţia garantă şi autorizată să folosească carnete TIR de către Autoritatea vamală naţională,
- a primit o copie a Manualului Titularului de Carnete TIR,
- a semnat Declaraţia de angajament privind admiterea la regimul TIR,
- a furnizat garanţia solicitată de Asociaţie şi de lanţul de garanţii.

Carnetele TIR sunt de mai multe tipuri : 4 - 6 - 14 - 20 voleti si 4 voleti Proiect Pilot (utilizate exclusiv intre Romania si tarile membre UE).

Valabilitatea carnetului TIR este de maxim 60 zile de la emitere.

Transportul anumitor mărfuri este complet interzis sub acoperirea carnetului TIR (ex.: alcool şi produse derivate, tutun şi produse derivate)
Garantiile necesare emiterii la regimul TIR sunt :

- 5.000 $ pentru transportul marfurilor obisnuite
- 8.000 $ pentru transportul marfurilor obisnuite in tarile cu risc sporit
- suplimentar 50.000$ in cazul transporturilor de marfuri cu risc sporit

Prezentarea unui Carnet TIR valabil, purtând numele, ştampilele şi semnăturile
organizaţiei interanţionale şi asociaţiei emitente şi completat corespunzător de către

transportator, constituie în sine o dovadă a existenței şi valabilității garanției. Carnetul TIR rămâne valabil până la încheierea transportului TIR la biroul vamal de destinație finală, cu condiția ca el să fi fost luat în evidență la biroul vamal de plecare în termenul fixat de asociația emitentă.

Se întocmeşte un singur Carnet TIR pentru fiecare vehicul rutier sau container. Se poate întocmi totuşi un singur Carnet TIR pentru un ansamblu de vehicule sau
pentru mai multe containere încărcate într-un singur vehicul rutier sau într-un ansamblu de vehicule. In acest caz, manifestul mărfurilor din carnet va trebui să cuprindă separat conținutul fiecărui vehicul făcând parte dintr-un ansamblu devehicule sau al fiecărui container.

Carnetul TIR este valabil pentru o singură călătorie. La fiecare birou vamal de trecere, ca şi la birourile vamale de destinație, vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul sunt prezentate autorităților vamale pentru control cu încărcătura şi Carnetul TIR aferent.

Incheierea unei operațiuni TIR trebuie certificată de autoritățile vamale fără întârziere.

*Recunoaşterea intenaționala a masurilor de control vamal*

Al patrulea element de bază pe care se sprijină sistemul TIR este principiul conform căruia măsurile de control vamal luate în ţara de plecare ar trebui să fie acceptate de ţările tranzitare şi de destinaţie.

O consecinţă a acestui principiu constă în faptul că mărfurile transportate conform sistemului TIR în compartimente de încărcare sigilate ale autovehiculelor rutiere sau containerelor nu vor fi, ca regulă generală, verificate de birourile vamale de trecere, ceea ce constituie unul din principalele avantaje ale sistemului TIR pentru transportator.Bineînţeles acest lucru nu exclude dreptul autorităţilor vamale de a efectua controale sporadice în cazul în care ele suspectează neregularităţi, dar este bineînţeles, şi chiar stipulat în Convenţie, că acest gen de control ar trebui să rămână o măsură excepţională.

De regulă, şi în afara cazului în care ele ar proceda la controlul mărfurilor , autoritățile vamale ale birourilor vamale de trecere ale fiecărei Părți contractante accepta sigiliile vamale ale celorlalte Părți contractante, cu condiția ca aceste sigilii să fie intacte. Totuşi, autoritățile vamale menționate pot adăuga, dacă necesitățile controlului o cer, propriile lor sigilii.

Sigiliile vamale astfel acceptate de o parte contractantă beneficiază pe teritoriul său de aceeaşi protecție juridică ca şi sigiliile naționale.

*Accesul controlat la sistemul TIR*

Convenţia revizuită stipulează că numai asociaţiile naţionale pot obţine această autorizare dacă aceste asociaţii există deja de cel puţin un

an, sunt din punct de vedere financiar fiabile, dispun de un personal experimentat şi ele nu au comis infracţiuni serioase sau repetate la reglementările vamale sau la legislaţia fiscală. De altfel, aceste asociaţii trebuie să încheie un acord scris cu autorităţile competente ale ţării în care ele sunt instalate şi trebuie, *inter alia*, să facă dovada acoperirii de garanţie pentru toate datoriile pe care ele le-ar putea avea faţă de autorităţile vamale naţionale

**Acordul A.E.T.R**[9]. – privind regimul de lucru al echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi internaţionale de marfă

Acordul A.E.T.R. a intrat în vigoare la 05.01.1976 iar prevederile acestui acord se referă la regimul de lucru al echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi internaţionale de marfă.

1. durata totală de conducere a vehiculului nu trebuie să depăşească 9 ore zilnic iar de două ori pe săptămână poate să se prelungească la 10 ore.
2. şoferul trebuie să facă o pauză de 45' la 4,5 ore de conducere.
3. după 6 perioade de conducere zilnică şoferul trebuie să ia un repaus săptămânal.

Autorizaţii de transport CEMT

Încă de la înfiinţare, în 1953, Conferinţa Europeană a Miniştrilor Transporturilor (CEMT) a acţionat în permanenţă în vederea facilitării şi integrării pieţelor transporturilor terestre internaţionale.

Contingentul multilateral de autorizaţii de transport CEMT a fost înfiinţat pe 1 ianuarie 1974, după o fază experimentală care a durat trei ani.

Manualul pentru funcţionarii şi transportatorii care utilizează contingentul multilateral de autorizaţii CEMT defineşte:

- **CEMT**: Conferinţa Europeană a Miniştrilor Transporturilor, care este o organizaţie interguvernamentală, creată în 1953.

Ţările Membre următoare participă la sistemul de contingent de la 1 ianuarie 2001:Albania, Austria, Azerbaidjan, Belarus, Belgia, Bosnia Herţegovina, Bulgaria, Croaţia, Danemarca, Elveţia, Estonia, Federaţia Rusă, Finlanda, Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, Franţa, Georgia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburg, Moldova, Norvegia, Olanda, Polonia, Portugalia, Republica Cehă,Republica Slovacă,

[9] Dr.Ing. I.Tătar , Ec.Ing.D.Petreanu, Ec.A.Cătu, Ec.A.Petreanu, Ing..M.Lepădatu, Ing.G.Sandor, Ing.D.Mărgărit Ing. R.Oprişan " Manualul operatorului de transport rutier, " Editura T3, Sfântu Gheorghe, 2000, p.233

România, Regatul Unit al Marii Britanii, Slovenia, Spania, Suedia,Turcia, Ucraina, Ungaria.

- **Autorizație**: O autorizație în timp, însoțită de un carnet de drum corect completat, valabilă pentru un număr nelimitat de călătorii efectuate între țările membre.Aceste autorizații pot fi valabile pentru anul calendaristic (autorizație anuală, de culoareverde) sau ele pot fi valabile pentru treizeci de zile (autorizație de scurtă durată, deculoare galbenă, cu mențiunea "autorizație de scurtă durată" pe diagonală). Autorizațiile de scurtă durată nu sunt valabile pe teritoriul Austriei.

- Caracter **multilateral**: posibilitatea de a utiliza autorizația pentru transporturile între țările Membre altele decât cea unde este stabilită întreprinderea care efectuează transportul.

- **Carnet de drum**: carnetul de drum permite strângerea informațiilor privind executarea transporturilor în ordine cronologică a diverselor trasee parcurse de un autovehicul încărcat şi fără încărcătură. Aceste informații sunt destinate controlului utilizării autorizațiilor.

- **Transport internațional**: deplasarea unui autovehicul cu sau fără încărcătură, ale cărui puncte de plecare şi sosire se găsesc în două țări Membre diferite, cu sau fără tranzitarea uneia sau mai multor țări Membre sau țări nemembre.

- **Profesionist**: transportul contra cost executat de o întreprindere de transport.

- **Intreprindere de transport**: orice persoană fizică sau juridică care exercită profesiunea de transportator rutier de mărfuri şi care este abilitat corespunzător pentru transportul internațional de către autoritatea competentă a țării unde este stabilită.

- **Tranzit**: traversarea teritoriului unei țări fără încărcare sau descărcare în această țară.

- **Autovehicul**: un autovehicul înmatriculat într-o țară Membră sau un ansamblu de autovehicule cuplate, din care cel puțin autovehiculul tractor este înmatriculat într-o țară Membră CEMT, destinat transportului de mărfuri; autovehiculul poate fi proprietatea unei întreprinderi de transport sau poate fi pus la dispoziția sa în virtutea unui contract de închiriere sau de leasing.

- **Autovehicul închiriat**: orice autovehicul deținut, contra cost şi pentru o anumită perioadă de timp, de către o întreprindere care efectuează transporturi rutiere de mărfuri profesioniste sau în cont propriu, în baza unui contract de închiriere sau de
leasing cu întreprinderea căreia îi aparține autovehiculul.

- **Contingent**: numărul de autorizații pus la dispoziția unei țări Membre CEMT sau suma tuturor autorizațiilor. Contingentul este fixat de Consiliul de Miniştri.

*Transporturi liberalizate*

In scopul facilitării transporturilor internaționale şi obținerii unei utilizări mai bune a autovehiculelor, categoriile de transport enumerate mai jos ***sunt scutite de orice regim de autorizație de transport multilateral şi bilateral*** (conform CEMT/ CM(2000)10/Final):

1)Transporturile de mărfuri cu autovehicule a căror Greutate Totală Maxim Autorizată (GTMA), inclusiv cea a remorcilor, nu depăşeşte 6 tone sau a căror sarcină utilă autorizată, inclusiv cea a remorcilor, nu depăşeşte 3,5 tone.

2)Transporturile ocazionale de mărfuri cu destinație la sau provenind de la aeroporturi, în cazul devierii serviciilor.

3)Transporturile autovehiculelor avariate sau de depanat şi deplasările autovehiculelor depanatoare.

4)Deplasările fără încărcătură ale unui autovehicul pentru transportul de mărfuri şi destinat înlocuirii unui autovehicul scos din uz în străinătate, precum şi returul unui autovehicul rămas în pană după reparare.

5) Transporturile de animale vii cu autovehicule construite sau amenajate special în mod permanent pentru a asigura transportul animalelor vii şi admise astfel de către autoritățile competente ale țărilor Membre.

6)Transporturile de piese de schimb şi produse destinate aprovizionării navelor maritime şi avioanelor[4].

7)Transporturile articolelor necesare îngrijirilor medicale în caz de ajutor de urgență, în special în cazul catastrofelor naturale, şi în caz de ajutor umanitar.

8)Transporturile, în scopuri necomerciale, de obiecte şi opere de artă destinate expozițiilor şi târgurilor.

9)Transporturile, în scopuri necomerciale, de materiale, accesorii şi animale cu destinație sau provenind de la manifestări teatrale, muzicale, cinematografice, sportive, circ, târguri sau sărbători, precum şi cele destinate înregistrărilor radiofonice, sau producțiilor cinematografice sau de televiziune.

10)Transporturile de mărfuri în cont propriu.

11)Transporturile funerare.

12) Transporturile poştale efectuate în cadrul unui regim de serviciu public.

*Cazuri particulare:*

Transporturile internaționale ale efectelor de strămutare efectuate de întreprinderi care dispun de mână de lucru şi de echipament specializate

în acest scop, nu sunt supuse contingentării dar ele sunt supuse unui regim de autorizare specială.

*Transporturi contingentate*

Autorizațiile CEMT sunt autorizații multilaterale, emise de CEMT, pentru transportul rutier internațional profesionist de mărfuri de către întreprinderi de transport, cu sediul într-o țară Membră CEMT, pe baza unui sistem de contingent, în relațiile

- dintre țările Membre CEMT
- şi/sau în tranzit pe teritoriul uneia sau mai multor țări Membre CEMT, cu autovehicule înmatriculate într-o țară Membră CEMT. Ele nu se aplică transportului între o țară Membră şi o țară terță. Un autovehicul care efectuează un transport între, de exemplu, Norvegia (țară membră CEMT care participă la sistemul de contingentare) şi Iran (țară nemembră CEMT, dar frontalieră cu o țară Membră) nu poate utiliza pentru acest transport o autorizație CEMT. Autorizațiile CEMT şi carnetele de drum sunt eliberate întreprinderii de transport de către autoritatea sau organismul competent al țării, Membră CEMT, unde aceasta este

stabilită, conform modalităților şi criteriilor fixate de această țară.

*Aria de cuprindere şi limita valabilității autorizațiilor*

Tările Membre CEMT recunosc valabilitatea autorizațiilor eliberate de o altă țară Membră şi utilizate conform reglementărilor prezente, ținând cont de restricțiile eventuale menționate în continuare.

1.Limitări generale-Autorizația nu permite transportul mărfurilor încărcate pe teritoriul unei țări Membre pentru descărcare într-un alt punct al teritoriului aceleiaşi țări (cabotaj).Ea nu anulează alte autorizații solicitate eventual pentru transporturile agabaritice sau pentru anumite categorii de transport de mărfuri (de exemplu, mărfuri periculoase).

2.Limitări tehnice-Anumite autorizații, de asemenea, nu pot fi utilizate decât pentru a efectua transporturi prin intermediul autovehiculelor aşa numite ”camioane verzi” .In acest caz, ele au o ştampilă verde reprezentând silueta unui camion .Alte autorizații, de asemenea, nu pot fi utilizate decât pentru a efectua transporturi prin intermediul autovehiculelor aşa numite “camioane mai verzi şi sigure” .In acest caz, ele au de asemenea o ştampilă distinctă . Alte autorizații, de asemenea, nu pot fi utilizate decât pentru a efectua transporturi prin intermediul autovehiculelor aşa numite “camioane EURO3 sigure”.In acest caz, ele au de asemenea o ştampilă distinctă

3.Limitare specială-Transporturile agabaritice necesită o autorizație specială eliberată de autoritățile competente ale țărilor unde se efectuează transportul.

*Semnalizarea restricțiilor*

Restricţiile de circulaţie (ştampile verzi şi/sau roşii) sunt aplicate, de către autorităţile competente să elibereze autorizaţii întreprinderilor de transport, pe marginea stângă a primei pagini a autorizaţiei.

*Regimul de autorizaţii*

Atunci când un transport se efectuează prin intermediul unui ansamblu de autovehicule cuplate, autorizaţia solicitată eventual este eliberată de autorităţile competente ale ţării în care este înmatriculat autovehiculul tractor. Această autorizaţie acoperă ansamblul de autovehicule cuplate, chiar dacă remorca sau semiremorca nu este înmatriculată sau admisă în circulaţie pe numele titularului autorizaţiei sau este înmatriculată sau admisă în circulaţie într-o altă ţară.

*Utilizarea autorizaţiilor CEMT*

1. Autorizaţia nu poate fi utilizată decât de un singur autovehicul odată. Ea trebuie să se găsească la bordul autovehiculului între locul de încărcare şi cel de descărcare, dacă este vorba de o cursă cu încărcătură sau pe tot parcursul, atunci când este vorba de o cursă fără încărcătură.

2. Autorizaţia CEMT poate fi utilizată pentru autovehiculele închiriate sau în leasing, fără şofer, de către întreprinderea de transport căreia i-a fost atribuită. Autovehiculul trebuie să fie la dispoziţia exclusivă a întreprinderii care-l utilizează pe durata contractului de închiriere şi trebuie să fie condus de către personalul propriu al acestei întreprinderi. In acest caz, documentele următoare trebuie să se găsească la bordul autovehiculului:

-- contractul de închiriere sau de leasing, sau un extras autentificat conform al acestui contract conţinând în special numele locatorului, al locatarului, data şi durata contractului, precum şi numărul de identificare a autovehiculului (VIN);

-- în cazul în care şoferul nu este cel care ia în locaţie, contractul de muncă al şoferului sau un extras autentificat al acestuia conţinând în special numele

patronului, numele angajatului, data şi durata contractului de angajare, sau o fişă de salariu recentă.

După caz, documentele vizate pot fi înlocuite cu un document echivalent, eliberat de autorităţile competente ale ţării Membre.

3.Autorizaţiile CEMT nu pot fi înstrăinate de întreprindere unui terţ.

4. Numele întreprinderii care figurează pe prima pagină a autorizaţiei trebuie să corespundă numelui celui care exploatează autovehiculul.

*Carnetul de drum (descriere)*

Titularul unei autorizații CEMT trebuie să întocmească un carnet de drum. Acest carnet poartă numele transportatorului şi nu este transmisibil. El trebuie să fie păstrat, împreună cu autorizația CEMT corespondentă, la bordul autovehiculului şi prezentat, la cerere, autorităților de control competente. Aceste autorități pot aplica pe el o ştampilă.

Carnetele de drum trebuie să aibă aceleaşi numere ca şi autorizațiile, cărora le corespund, cu o subnumerotare dacă este necesar, întrucât un nou carnet de drum nu poate fi înmânat decât atunci când cel precedent este complet.

Autorizația, carnetul de drum aferent acesteia şi, unde este necesar, certificatul camion "verde" sau camion "mai verde şi sigur" sau camion "EURO3 sigur" trebuie să însoțească autovehiculul şi să fie prezentate agenților de control la cerere. Paginile înregistrării operațiunilor de transport sunt păstrate în carnetul de drum cel puțin o lună. Ele sunt apoi detaşate şi remise autorității sau organismului competent în luna care urmează lunii calendaristice, în cazul unei autorizații anuale, sau la sfârşitul perioadei de valabilitate în cazul unei autorizații de scurtă durată. Informațiile astfel obținute nu pot servi decât în scopul controlului utilizării autorizațiilor. Utilizarea în scopuri fiscale sau pentru comunicarea informațiilor personale este interzisă.

*Noțiunile de camion "verde", camion "mai verde şi sigur" şi camion "EURO3 sigur"*

Țările Membre care au optat pentru una sau mai multe dintre aceste noțiuni dispun de un contingent de autorizații mai ridicat decât numărul de autorizații "de bază" care le este atribuit. In schimb, aceste autorizații nu pot fi folosite decât pentru a efectua transporturi cu autovehicule care îndeplinesc anumite norme tehnice şi de securitate,emisii acustice, emisii poluante chimice.

Persoanele autorizate să completeze acest certificat sunt fie constructorul, fie reprezentantul agreat al constructorului din țara de înmatriculare. In acest ultim caz, reprezentantul agreat trebuie de asemenea să indice numele constructorului al cărui reprezentant agreat este.

Certificatul este emis o singură dată pentru autovehicul şi nu trebuie reînnoit, atâta timp cât informațiile de bază de pe acest certificat, oricare ar fi tipul de emisie respectiv, nu se schimbă.

Specificațiile tehnice ale certificatului sunt în orice caz considerate ca nefiind respectate atunci când un control pe teren descoperă o depăşire față de valorile menționate pe certificat. In caz de depăşire, certificatul este considerat ca nefiind valabil.

**Acordul ATP**[10]cu privire la transporturile internaţionale de produse perisabile şi mijloacele de transport speciale care trebuie folosite

Transporturile internaţionale de produse perisabile, se execută cu mijloace de transport speciale: izoterme, refrigeratoare, frigorifice, calorifice care corespund normelor enunţate în anexa nr.1 a acordului.

**Convenţia ATA pentru admiterea temporară a mărfurilor**

Convenţia relativă la carnetul ATA pentru admiterea temporară a mărfurilor a fost semnată în 6 decembrie 1961 ţinând seama de dezideratele exprimate de reprezentanţii comerţului internaţional şi de alte cercuri interesante care doreau facilitarea îndeplinirii formalităţilor relative la importul temporar cu scutire de taxe vamale a mărfurilor,convinse că adoptarea procedurilor comune relative la importul temporar cu scutire de taxe vamale a mărfurilor va aduce avantaje substanţiale activităţii internaţionale comerciale sau culturale şi va asigura sistemelor vamale ale Părţilor contractante un grad mai înalt de armonizare şi uniformitate.

*Emiterea şi folosirea carnetelor ATA*

Asociaţiile emitente nu pot elibera carnete A.T.A. a căror durata de valabilitate sa depăşească un an, începând din ziua emiterii lor. Ele trebuie sa indice, pe coperta carnetului A.T.A., ţările pentru care acesta este valabil, precum şi asociaţiile garante corespondente.

După eliberarea carnetului A.T.A., nici o marfa nu poate fi adăugată la lista mărfurilor enumerate pe verso copertei carnetului şi, dacă este cazul, pe foile suplimentare care îi sunt anexate (lista generală).

Termenul stabilit pentru reexportul mărfurilor importante sub acoperirea unui carnet A.T.A. nu poate în nici un caz sa depăşească termenul de valabilitate al acestui carnet.

*Garanţii*

Fiecare asociaţie garantează, autorităţilor vamale ale ţării unde îşi are sediul, plata sumei reprezentând drepturile de import şi a altor sume exigibile în caz de nerespectare a condiţiilor stabilite pentru admiterea temporară sau tranzitul mărfurilor introduse în acea ţară sub acoperirea carnetelor A.T.A. eliberate de o asociaţie emitentă corespondenta. Ea este obligată, împreună şi solidar cu persoanele care se
datorează sumele menţionate mai sus, la plata acestor sume.

Asociaţia garantă plăteşte o sumă care depăşeşte cu mai mult de 10% drepturile de import.

---

[10] Dr.Ing. I.Tătar, Ec.Ing.D.Petreanu, Ec.A.Cătu, Ec.A.Petreanu, Ing..M.Lepădatu, Ing.G.Sandor, Ing.D.Mărgărit Ing. R.Oprişan ″ Manualul operatorului de transport rutier, ″ Editura T3, Sfântu Gheorghe, 2000, p.200

Atunci când autoritățile vamale ale țării de import au descărcat fără rezervă un carnet A.T.A. pentru anumite mărfuri, ele nu mai pot reclama asociației garante, în ce privește aceste mărfuri, plata sumelor reprezentînd drepturile de import. Totuși, mai poate fi făcută o reclamație în garanție asociației garante dacă se constată ulterior ca descărcarea a fost obținută necorespunzător sau fraudulos sau ca au fost încălcate condițiile de care depinde admiterea temporară sau tranzitul.

Autoritățile vamale nu pot pretinde în nici un caz asociației garante plata sumelor reprezentând drepturile de import dacă reclamația nu a fost adresată acestei societăți în termen de un an, socotit de la data expirării valabilității carnetului.

*Dispoziții generale*

Vizarea carnetelor A.T.A. utilizate în condițiile prevăzute de prezenta Convenție nu atrage plata vreunei remunerații pentru serviciile vamale, dacă aceasta operație se efectuează la birourile sau posturile vamale şi în timpul orelor normale de lucru.

În caz de distrugere, de pierdere sau de furt al unui carnet A.T.A. care se referă la mărfuri ce se afla pe teritoriul unei Părți contractante accepta, la cererea asociației emitente şi sub rezerva condițiilor pe care le-ar impune aceste autorități, un titlu înlocuitor a cărui valabilitate expira la aceeaşi data cu aceea a carnetului înlocuitor.

Dacă mărfurile importate temporar nu pot fi reexportate ca urmare a unui sechestru şi dacă acest sechestru nu a fost instituit la cererea unor persoane particulare, obligația de reexport este suspendată pe durata sechestrului.

Pe cât posibil, autoritățile vamale notifică asociației garante sechestrele aplicate, de ele sau la cererea lor, asupra mărfurilor aflate sub acoperirea unui carnet A.T.A. garantat de aceasta asociație şi îi anunță măsurile pe care intenționează sa le adopte.

Carnetele A.T.A. sau părțile din carnetele A.T.A. destinate a fi eliberate în țara în care se importă aceste carnete şi care sunt trimise asociațiilor emitente de către o asociație străină corespondenta, de către o organizație internaționala sau de către autoritățile vamale ale unei Părți contractante vor fi admise cu scutire de drepturi de import, nefiind supuse nici unei prohibiții sau restricții la import.

În vederea aplicării prezentei Convenții, teritoriile Părților contractante care alcătuiesc o uniune vamală sau economică pot fi considerate ca un singur teritoriu.

În caz de frauda, contravenție sau abuz, Părțile contractante au dreptul, indiferent de dispozițiile prezentei Convenții, sa intenteze acțiuni împotriva persoanelor care folosesc un carnet A.T.A. pentru a recupera

drepturile de import şi alte sume exigibile, precum şi pentru a cere aplicarea pedepselor de care aceste persoane ar fi pasibile. În aceste cazuri asociaţiile trebuie sa dea concursul lor autorităţilor vamale.

**Tranzitul vamal în U.E.**

Mărfurile nevămuite la intrarea în UE pot fi transportate pe teritoriul UE în „tranzit vamal", care este un regim vamal suspensiv. Şi in cadrul UE există tranzit vamal extern si intern.

**Tranzitul intern** se aplică transportului mărfurilor care se exportă sau se importă în comerţul intracomunitar (liber de taxe). Este vorba de mărfuri cu sau fără origine din UE pentru care procedurile de vămuire la import au fost deja efectuate. Pentru aceste mărfuri se solicită declaraţie de tranzit tip T2, cu care mărfurile circulă în comerţul dintre ţările din UE şi Insulele Canare, Departamentele franceze de peste mări, Muntele Athos, Insulele britanice din Canalul Mânecii şi în comerţul pe calea ferată cu Grecia.

**Tranzitul extern** se aplică transportului mărfurilor de origine necomunitară, respectiv mărfurilor care nu sunt comercializate între ţările membre ale UE sau mărfurilor care sunt supuse controlului vamal. Pentru aceste mărfuri se solicită declaraţie de tranzit tip T1.

Incepând cu anul 2003, în UE şi AELS se aplică noul sistem de tranzit computerizat (NCTS), o procedură electronică de evidenţă a tranzitului, cunoscută şi practicată şi de către firmele din România.

Tranzitul extern în UE se efectuează sub supraveghere vamală şi cu garantarea taxelor vamale, urmărindu-se să satisfacă atât dirijarea unui transport de la un Birou vamal la altul (la import), cât şi la transportul unor mărfuri vămuite, de la un Birou vamal din interiorul UE la un Birou vamal de frontieră (la export).

În vederea admiterii tranzitului vamal, Biroul vamal de frontieră efectuează controlul vamal exterior al mijloacelor de transport şi verifică concordanţa documentelor de tranzit vamal cu documentele de transport însoţitoare (la import).

În caz de indicii temeinice de fals sau de fraudă, Biroul vamal va proceda la efectuarea controlului vamal fizic al mărfurilor în tranzit.

Titularul de tranzit vamal este transportatorul mărfurilor numit si „*principalul obligat*", care trebuie să depună la *biroul vamal de plecare,* direct sau prin reprezentant o declaraţie vamala de tranzit, însoţită de specificaţii, facturi sau de alte documente din care să rezulte valoarea mărfurilor tranzitate, exceptând transporturile pe calea ferată, unde depunerea facturilor nu este obligatorie. Totuşi, dacă se constată că mărfurile aflate în regim de tranzit (feroviar) nu au ajuns la Biroul vamal de

destinație, firma transportatoare este obligată să prezinte documentele care să ateste valoarea acelor mărfuri.
În cazul transporturilor pe calea ferată (în regim de tranzit vamal), declarația vamală de tranzit se înlocuieşte cu scrisoarea de trăsură feroviară, pe care autoritatea vamală va aplica o ştampilă având mențiunea: „*Marfă sub regim vamal de tranzit*".
Termenul de încheiere pentru regimul de tranzit vamal se stabileşte de Biroul vamal de plecare în funcție de felul mijlocului de transport, de distanța de parcurs şi de condițiile atmosferice, fără ca durata tranzitului să depăşească 45 de zile.
Mărfurile aflate în regim de tranzit vamal, care din cauze fortuite se valorifică pe teritoriul UE, sunt supuse plății taxelor vamale şi a altor drepturi de import.

În cazul în care tranzitele vamale se realizează sub acoperirea „Convenției privind admiterea temporară" (carnetul A.T.A) adoptată la Istanbul la 26 iunie 1990, sau a „Convenției Internaționale Vamale pentru transporturile rutiere internaționale a mărfurilor pe şosele, sub acoperirea „Carnetului TIR", respectiv „Convenția TIR"(denumire prescurtată), în locul declarației vamale de tranzit transportatorii vor prezenta la Birourile vamale „Carnetul A.T.A", respectiv „Carnetul TIR", documente care permit urmărirea tranzitului şi asigurarea continuității supravegherii vamale.
Utilizarea carnetelor A.T.A şi TIR prezintă avantaje atât pentru titularul tranzitului, cât şi pentru autoritatea vamală, prin reducerea formalităților şi micşorarea timpului de staționare a autovehiculelor în punctele vamale de trecere a frontierei, în afară de faptul că prin sistemul de garanții instituit de cele două convenții internaționale se utilizează o procedură sigură de supraveghere vamală şi de recuperare a datoriei vamale (taxelor vamale), în caz de încălcare a condițiilor regimului de tranzit vamal.

### 2.14. Documente necesare pentru executarea unui transport rutier

În transportul intern sau internațional de mărfuri periculoase este necesar ca aurovehiculele să fie agreate şi şoferii trebuie să fie recunoscuți ca apți de către organele competente .

-MINISTERUL TRANSPORTURILOR

-REGISTRUL AUTO ROMÂN

-SERVICIUL RUTIER JUDEȚEAN SAU AL MUNICIPIULUI BUSUREŞTI

-ALTE INSTITUȚII ABILITATE DE MINISTERUL TRANSPORTURILOR

Documente de bord referitoare la :

Autovehicul

Conducătorul auto

Mărfurile transportate

Instrucțiunile de securitate privind mărfurile periculoase transportate

Scrisoare de transport tip CMR

Documentul de transport referitor la ambalaje

Documentele vehiculului

Licențele de transport

Licența de execuție

Livretul tehnic al cisternelor

Certificat de înmatriculare

Certificatul de agreere ADR (acesta atestă din punct de vedere tehnic, valabilitatea autovehiculului destinat transportului de mărfuri periculaose în cisterne, containere cisterne. Acest document se eliberează de R.A.R. şi este valabil 12 luni, şi trebuie să se obțină pentru fiecare vehicul în parte ).

Documentele şoferului

Permis auto

Certificat A.D.R. de formare a conducătorilor de autovehicule care transportă mărfuri periculoase .

Şoferii care transportă mărfuri periculoase în cisterne fixe sau demontabile cu o capacitate totală mai mare de 1000l şi şoferii care transportă mărfuri periculoase în cisterne cu o capacitate mai mare de 3000l/unitatea de transport, trebuie să aibă certificat de formare profesională ADR.

Documetele de însoțire ale mărfii

Scrisoarea de trăsură CMR +ADR .

Fişa de siguranță (instrucțiuni pentru şofer referitoare la substanțele transportate) .

Copia după un acord bilateral sau a unei derogări naționale.

**Monitorizarea activității transportului rutier**

Modernizarea transportului rutier este un proces continuu, bazat pe modernizarea autovehiculelor care trebuie să corespundă cerințelor expeditorului şi cerințelor pentru transporturile internaționale.

Urmărirea circulației autovehiculului, se poate realiza cu ajutorul a două categorii de metode:

A) Metode indirecte :

-*foaia de parcurs* cu rol informativ asupra traseului parcurs şi a consumului de combustibil

-*vize* pentru transporturile internaționale

-*tahograful clasic* înregistrează numărul de km efectuați de autovehicul , viteza cu care a circulat în fiecare zi, numărul de ore circulate şi staționate.

B) Metode directe:

-*urmărirea prin satelit* - sistemul permite o urmărire amănunțită a activității vehiculului; traseul parcurs în fiecare zi, poziția exactă pe hartă la un moment dat, viteza de circulație în ziua respectivă; pentru utilizarea acestui sistem sunt necesare dotări speciale

-*legătura telefonică GSM* nu necesită dotări speciale iar comunicarea se realizează rapid şi ieftin ca preț de utilizare.

-*controlul direct inopinat* presupune deplasarea la locul unde ar trebui să se afle vehiculul sau unde se află.

**Norme generale de securitate a muncii pentru transporturi rutiere**

Scopul normelor specifice de securitate a muncii este eliminarea sau diminuarea pericolelor de accidentare în cele patru componente ale sistemului de muncă: executant, sarcină de muncă, mijloc de producție şi mediu de muncă. Aceste norme completează Normele Generale de Protecția Muncii din Decretul 320/1966, modificate cu normele 158/1994, ale Ministerului Transporturilor şi normele 380/1994 ale Ministerului de Interne.

Prezentele norme se vor revizui periodic, modificându-se de câte ori este necesar ca urmare a schimbărilor de natură tehnică sau legislativă .

Pervederile comune tuturor categoriilor de autovehicule se referă la: încadrarea şi instruirea personalului, dotarea cu echipament individual de protecție, organizarea locului de muncă, condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească autovehiculele.

Se va urmări îndeplinirea următoarelor condiții tehnice: dispozitivul de pornire automată să fie funcțional, volanul să nu aibă un joc

mai mare de 15°, să nu existe defecţiuni la sistemul de direcţie, suspensie şi rulare, să nu existe scurgeri de carburant la sistemul de alimentare, instalaţia electrică să fie în perfectă stare de funcţionare şi reglată corect, anvelopele să fie de acelaşi tip şi dimensiuni, jantele să nu prezinte deformaţii şi să fie bine fixate .

Pentru menţinerea stării tehnice corespunzătoare a parcului de autovehicule, persoanele fizice şi juridice care deţin autovehicule vor asigura: controlul lucrărilor de întreţinere şi reparaţii, aprovizionarea cu piese corespunzătoare pentru reparaţii.

De asemenea sunt obligate să verifice prin sondaj starea tehnică la plecare şi înapoierea din cursă precum şi pe traseu.

Parcarea se va face în funcţie de tipul autovehiculului, asigurându-se distanţă de manevrare în siguranţă între autovehicule.

Parcarea autovehiculelor destinate transportului de produse petroliere se va face în afara spaţiilor de alimentare şi separat de celelalte autovehicule.

La încărcarea mărfurilor, conducătorii auto vor supraveghea ca încărcătura să fie repartizată uniform pe platformă cu respectarea tonajului şi a gabaritului, verficându-se modul în care se leagă încărcătura, astfel încât să se asigure stabilitatea ei în timpul transportului.

Dacă se transportă butoaie, cutii sau colete se interzice să se lase locuri libere între acestea.

Mărfurile care ar putea să se împrăştie trebuie ambalate şi acoperite cu prelată.

Mărfurile ambalate pot depăşi înălţimea cu condiţia să fie asigurate prin legare pentru a nu cădea pe parcurs.

Încărcarea şi descărcarea mărfurilor grele trebuie să se facă pe suprafeţe nivelate şi consolidate.

Încărcarea şi descărcarea mărfurilor cu lungime mare se va face pe plan înclinat, pe şine sau pe grinzi fixate la capătul inferior cu pene.

Circulaţia autovehiculelor în încinta unităţilor se efectuează în conformitate cu ‘Normele de securitate a muncii pentru transportul intern.’

Terenul pe care se vor amplasa unităţile şi formaţiile de transport auto trebuie să aibă formă plană, să nu fie inundabil, să asigure suprafaţa necesară pentru parcarea autovehiculelor şi pentru construcţiile aferente, să nu fie traversate de linii electrice aeriene la tensiune de 380 V sau mai mare.[11]

---

[11] sursa Norme specifice de securitate a muncii pentru transporturile rutiere, Ministerul Muncii şi Protecţiei Sociale, 1998, S.C: Tipografia "Someşul S.A: Satu Mare

**Protecția mediului**

În politica de mediu şi în speţă prin componenta eficientizării reţelelor teritoriale se urmăreşte armonizarea condiţiilor şi conceptelor vieţii sociale cu cele economice performante care să ducă în final la protejarea factorilor de mediu naturali: apă, sol, subsol, aer.

O dezvoltare economică care respectă exigenţele ecologice care şi ştie să încadreze armonios unităţile industriale, de transport, în contextul mediului natural în strânsă corelare cu nivelele performante de mediu poate nu numai să protejeze mediul, dar chiar să contribuie la menţinerea cadrului natural.

Mediul se poate degrada din mai multe cauze naturale, tehnice, economice administrative, de asemenea utilizarea tot mai mult a autovehiculelor contribuie la degradarea mediului, prin emisiile poluante ale autovehiculelor datorită nivelului şi a tipului de carburant folosit.

Reglementările europene privind reducerea emisiilor poluante şi a nivelelor sonore pentru autovehiculele care au motoare diesel impun plafoane tot mai reduse, reglementate continuu.

Folosirea carburantului neecologic este principalul factor al emisiilor de plumb.

La ora actuală 70% din emisiile poluante în atmosferă provin de la autovehiculele aflate în circulaţie neprevăzute cu sisteme de injecţie, filtre şi catalizatoare. Normele impuse prin EURO 2, EURO 3 ŞI EURO 4[12] vor trebui respectate obligatoriu atât în modificarea tehnologiei construcţiilor de autovehicule cât şi adaptarea la cea aflată în circulaţie într-un timp cât mai scurt.

Autovehiculele consumă oxigen, elimină mari cantităţi de gaze de eşapament compuse din oxid de carbon, oxizi de azot, plumb de la vehiculele care folosesc benzina cu plumb.

În domeniul protecţiei mediului înconjurător sunt create priorităţi referitoare la reducerea zgomotului, a poluării apei şi aerului cauzate de mijloacele de transport, pentru acestea se aplică standarde unice asistând la o tendinţă de globalizare a lor.

**Principalele acte normative (selecţie)**

1 Acord european asupra marilor drumuri de circulatie internationala (AGR)din 15/11/1975 publicat in Buletinul Oficial nr. 27 din 25/05/1985

2. Acord european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectueaza transporturi rutiere internationale, (A.E.T.R.) din 01/07/1970 publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 323 din 22/11/1994

[12] Revista "Auto Mondial" , Nr.3, martie 2000, p.64

3. Acord din 20/03/1958 privind adoptarea de conditii uniforme de omologare si recunoasterea reciproca a omologarii echipamentelor si pieselor vehiculelor cu motor publicat in Buletinul Oficial nr. 93 din 04/11/1976
4. Acord european referitor la transportul rutier international al marfurilor periculoase (A.D.R.) din 30/09/1957 publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 136 din 31/05/1994
5. Anexa la Hotarârea Guvernului nr. 540/2000 privind aprobarea încadrarii în categorii functionale a drumurilor publice si a drumurilor de utilitate privata deschise circulatiei publice, publicata în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 338 din 20 iulie 2000
6. Conditii din 15/11/1975 la care trebuie sa raspunda marile drumuri de circulatie internationala publicate in Buletinul Oficial nr. 27 din 25/05/1985
7. Conventie europeana cu privire la efectele internationale ale interzicerii exercitarii dreptului de a conduce un vehicul cu motor din 03/06/1976 publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 152 din 14/07/1997
8. Conventie internationala asupra circulatiei rutiere din 08/11/1968 publicata in Buletinul Oficial nr. 86 din 20/10/1980
9. Hotarâre nr. 951 din 28/11/1995 privind clasificarea autocarelor utilizate pentru transporturi turistice in trafic intern si international si pentru transporturi publice de persoane in trafic international publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 286 din 11/12/1995
10. Lege nr. 105 din 27/06/2000 pentru aprobarea Ordonantei Guvernului nr. 44/1997 privind transporturile rutiere si respingerea Ordonantei Guvernului nr. 73/1998 pentru modificarea si completarea Ordonantei Guvernului nr. 44/1997 privind transporturile rutiere publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 299 din 30/06/2000
11. Lege nr. 118 din 16/10/1996 privind constituirea si utilizarea Fondului special al drumurilor publice publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 261 din 25/10/1996
12. Lege nr. 19 din 10/01/2002 pentru aprobarea Ordonantei Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizarii de servicii publice în transporturile rutiere si pe caile navigabile interioare publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 59 din 28/01/2002
13 Lege nr. 197 din 04/11/1998 pentru aprobarea Ordonantei Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 425 din 11/11/1998
14. Lege nr. 230 din 23/05/2003 pentru aprobarea Ordonantei Guvernului nr. 78/2000 privind omologarea vehiculelor rutiere si eliberarea cartii de identitate a acestora, în vederea admiterii în circulatie pe drumurile publice din România publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 370 din 30/05/2003

15. Lege nr. 38 din 20/01/2003 privind transportul în regim de taxi si în regim de închiriere publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 45 din 28/01/2003
16. Lege nr. 466 din 12/11/2003 pentru aprobarea Ordonanţei Guvernului nr. 17/2002 privind stabilirea perioadelor de conducere şi a perioadelor de odihnă ale conducătorilor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere naţionale publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 837 din 25/11/2003
17. Ordin nr. 170 din 25/03/1999 pentru completarea Reglementarilor privind certificarea si/sau omologarea echipamentelor, pieselor de schimb si materialelor utilizate la vehicule rutiere si autorizarea agentilor economici care presteaza servicii de reparatii sau desfasoara activitate de reconstructie a vehiculelor rutiere, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 536/1997 publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 224 din 20/05/1999
18. Ordonanta de urgenta nr. 84 din 18/09/2003 pentru înfiintarea Companiei Nationale de Autostrazi si Drumuri Nationale din România - S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome "Administratia Nationala a Drumurilor din România" publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 694 din 03/10/2003
19 Ordonanta nr. 15 din 24/01/2002 privind introducerea unor tarife de utilizare a infrastructurii de transport rutier publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 82 din 01/02/2002
20. Ordonanta nr. 26 din 30/01/2003 pentru modificarea si completarea Ordonantei Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 66 din 02/02/2003
21. Ordonanta nr. 80 din 24/08/2000 privind certificarea si/sau omologarea echipamentelor, pieselor de schimb si materialelor de exploatare utilizate la vehicule rutie publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 413 din 30/08/2000
22. Ordonanta nr. 81 din 24/08/2000 privind certificarea încadrarii vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranta circulatiei rutiere, protectia mediului si folosinta conform destinatiei, prin inspectia tehnica periodica publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 413 din 30/08/2000
23. Reglementare din 02/07/1998 privind certificarea încadrarii vehiculelor rutiere, înmatriculate, în normele tehnice privind siguranta circulatiei rutiere, protectia mediului si folosinta conform destinatiei, prin inspectia tehnica periodica publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 285bis din 03/08/1998
24. Instructiuni din 08/11/2001 privind autorizarea laboratoarelor de examinare psihologica a candidatilor la obtinerea permisului de conducere auto publicate in Monitorul Oficial, Partea I nr. 57 din 28/01/2002

25. Lege nr. 763 din 29/12/2001 pentru modificarea Legii nr. 91/1996 cu privire la asigurarea facultativa a autovehiculelor publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 23 din 16/01/2002
26. Ordonanta de urgenta nr. 195 din 12/12/2002 privind circulatia pe drumurile publice
27. Lege nr. 49 din 08/03/2006 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice
28. Ordonanta de urgenta nr. 109 din 14/07/2005 privind transporturile rutiere
29. Ordin nr. 1187 din 22/08/2002 pentru modificarea si completarea Normelor metodologice de autorizare si efectuare a transporturilor rutiere si a activitatilor conexe acestora, aprobate prin Ordinul ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei 1.842/2001
30. Norma-cadru din 10/07/2003 privind organizarea si functionarea serviciilor regulate de transport public local de calatori

## 3. TRANSPORTUL FEROVIAR

Transportul feroviar asigură deplasarea mărfurilor şi pasagerilor cu ajutorul locomotivelor şi vagoanelor care circulă pe trasee fixe (căile

ferate). Are ca elemente pricipale: căile ferate, mijloacele de tracțiune, mijloacele de transport (vagoane), cargo-ul şi legislația aferentă acestui tip de transport.

Transportul feroviar asigură deplasarea mărfurilor în partizi mari, la prețuri scăzute per unitatea de marfă transportată, are un grad sporit de siguranță, este continuu, zi şi noapte, se efectuează în sistem de grafic prestabilit dar nu poate asigura livrarea 'din poartă în poartă' şi necesită un mijloc de transport intermediar cu excepția societăților care dispun de linii conectate la rețeaua națională.

### 3. 1 Căile ferate

Sunt un ansamblu de construcții şi instalații care asigură circulația trenurilor pe un anumit teritoriu.

Infrastructura este formată din terasamente (construcții solide, rezistente la presiuni mari şi şocuri puternice şi repetate, protejate contra agenților exteriori), lucrări de artă (poduri, viaducte, tuneluri, etc.) care limitează dimensiunile transporturilor atât ca gabarit cât şi ca greutate. Suprastructura este formată din şine (cu spațiu de elongație sub influența temperaturii sau sudate) montate pe traverse de lemn sau beton, schimbători de cale (sisteme de macazuri), instalații de semnalizare (mai numeroase la început şi mult mai tehnice în era informaticii şi teletransmisiei): telegraf, sisteme mecanice, cantoane etc. Tot aici trebuie să adăugăm sistemele conexe care asigură funcționarea sistemului: contrapantele pentru oprire gravitațională în caz de avarie, atelierele de întreținere, liniile de triaj, liniile de garare, zonele de încărcare-descărcare, spațiile de depozitare, gările pentru pasageri (dotate conform rangului cu peroane, pasaje de acces, săli de aşteptare, servicii de poliție, sanitare, eliberare de bilete, mesagerii, alimentație publică, magazine, căi de conexiune cu alte tipuri de mijloace de transport etc.).

Ecartamentul liniilor (distanța între linii) poate diferi, fiind de 1435 mm în Europa, 1524 mm în Comunitatea Statelor Independente, 1675 mm în SUA etc. Acesta a dus la sisteme hidraulice de schimbare rapidă a boghiurilor (ansamblul de roți şi arcuri) la zonele de trecere de la un sistem la altul pentru a evita costurile mari cu încărcarea descărcarea.

Căile ferate se clasifică în: căi ferate magistrale (linii duble, de mare viteză, de regulă electrificate), căi ferate principale, secundare şi uzinale. Lungimea totală a căilor ferate române este de cca 11 mii km din care un sfert duble, electrificate. Densitatea este la media europeană dar caracteristicile tehnice ale sistemului sunt mult sub standardele actuale ceea ce duce la viteze reduse, costuri de operare mari.

**3.2 Mijloacele de tracțiune**: sunt locomotive: electrice, diesel, diesel hidraulice, diesel electrice, cu aburi. Sistemul de automotor care combină mijlocul de tracțiune cu cel de transport al pasagerilor cunoaşte azi o nouă formă, aceea a trenurilor de mare viteză gen TGV, Intercity etc.

Parcul de mijloace de tracțiune este deosebit de important el asigurând viteza de deplasare şi mărimea garniturilor dar are şi importanță strategică. Locomotivele nu părăsesc teritoriu național.

**3.3 Vagoanele**:

Vagoanele de marfă sunt foarte diverse atât ca mărime (capacitate ca volum sau ca masă) dar şi ca utilitate. Pe exteriorul vagonului se înscrie numărul, proprietatea - compania căreia aparține şi țara precum şi indicații prin cifre, litere şi fracții indicând greutatea pe osie maxim posibilă, limitele de încărcare etc. pentru a putea selecționa corespunzător vagoanele pentru diverse itinerarii. Vagoanele pot fi pentru mărfuri generale, închise sau deschise, din lemn sau metal sau pentru mărfuri specifice: cisterne pentru mărfuri lichide: petrol, derivate de petrol, vin, acizi, substanțe chimice, ciment etc. (dacă nu sunt proprietatea furnizorului mărfii pot implica costuri mari cu spălarea şi evacuare deşurilor).

Conform convențiilor europene, pentru a evita transportul vagoanelor goale pe distanțe lungi, vagoanele de marfă pot părăsi teritoriul țării şi pot fi folosite de calea ferată de destinație spre direcții pentru care are încărcătură.

Vagoanele de pasageri diferă ca grad de confort de la țară la țară. Cele de clasă pot avea 1-4 clase, cu grupuri sanitare, dotări suplimentare pentru biciclete, persoane cu handicap, separate pentru fumători - nefumători, servicii diverse (alimentație publică, informații, telefon etc.). În garnitură se includ uneori, funcție de rangul trenului vagoane restaurant, bar, vagoane pentru bagaje, autoturisme, bărci etc. dar şi vagoane de dormit de clasa 1 sau 2.

În România exploatarea şi întreținerea sistemului transportului feroviar se face de SNCFR aflată în plin proces de segmentare în vederea trecerii spre sistemul concurențial.

**3.4 Condițiile generale ale transportului pe calea ferată română**

În Romînia calea ferată este un cărăuş public, deci este obligată să preia mărfuri şi pasagerii la transport cu rare excepții:

- mărfurile sunt interzise la transport prin dispoziţii legale
- mărfuri sunt agabaritice faţă de posibilităţile întregului parcurs
- expediţiile sub 12 kg care se transportă prin mesageria poştală
- cărămizile nearse sau arse rudimentar
- mărfuri perisabile sau vitățile dacă nu se asigură condiţiile impuse prin regulament
- fânul şi paiele nebalotate
- mărfurile ambalate necorespunzător
- pasageri peste capacitatea maximă a trenurilor cu regim de rezervare a locurilor
- bagajele voluminoase ale pasagerilor pentru care se ataşează vagoane de bagaje.

Mărfurile între 12-5000 kg pentru care nu este necesar un vagon întreg pot fi transportate prin sistemul de coletărie. Coletele trebuie să aibă între 5-500 kg şi maxim 8 m lungime.

### 3.5 Condiţii generale ale transportului feroviar internaţional de mărfuri

Transporturile feroviare internaţionale de mărfuri în Europa sunt reglementate prin Convenţia privind transporturile feroviare internaţionale (COTIF) la care participă toate ţările europene plus Turcia, Siria, Iran şi Irak care are ca anexă Regulile uniforme privind contractul de transport internaţional de mărfuri pe calea ferată (CIM).

COTIF prevede obligaţia căilor ferate de a prelua marfa spre transport dacă predătorul se conformează condiţiilor convenţiei, transportul este posibil cu mijloacele normale ale căilor ferate din itinerar, transportul nu este împiedicat de condiţii care nu depind de calea ferată (de exemplu suspendarea traficului în puncte de frontieră din cauza aglomerării vagoanelor staţionate etc.). CIM exclude de la transport obiectele rezervate transportului poştal, cele agabaritice pe oricare din trosoanele ţărilor tranzitate, cele interzise în oricare din ţările tranzitate. Unele mărfuri sunt admise condiţionat: animalele vii numai cu însoţitor, transporturi funerare etc. CIM pretinde ca marfa să fie prezentată într-un ambalaj corespunzător, care să protejeze marfa contra şocurilor manevrării vagoanelor sau intemperiilor şi să preântâmpine deteriorarea altor mărfuri în cazul coletăriei. Verificarea ambalajului cade în sarcina căii ferate numai dacă încărcarea se face de ea. Marfa trebuie să fie corect şi vizibil etichetată (cel puţin 10 colete pentru vagoanele închiriate complet) astfel încât coletele să fie uşor identificate iar controlul vamal să fie simplu.

Formalitățile vamale se îndeplinesc de calea ferată în baza documentelor anexate la scrisoare de trăsură. Calea ferată nu răspunnde însă de exactitatea datelor înscrise nici de suficiența documentelor anexate. Expeditorul şi destinatarul au dreptul să ceară existența unui mandatar la formalitățile vamale.

Termenul de executare a contractului rezultă din însumarea a trei timpi: timpul de expediere, de transport şi timpi suplimentari (eventuali). Marfa poate circula în regim de mică şi mare viteză. La mare viteză se calculează 24 de ore pentru primii 400 km şi în continuare pentru fiecare fracțiune indivizibilă de 400 km. La mică viteză distanța este de 300 km. La fel pentru transporturile prin coletărie. Termenul de expediere este de 12 ore, respectiv o zi. Termenele suplimentare se referă la timpii necesari formalităților vamale, întreruperii traficului, reținerea mărfii pentru verificare, pentru scoaterea animalelor pentru vizitele veterinare, refacerii încărcăturii etc. Operațiunile de predare la transport sunt reglementate de regulile stației. În consecință încărcarea se face fie de cărauş fie de expeditor. Similar se stabileşte greutatea şi numărul coletelor.

La stația de destinație marfa se eliberează destinatarului împreună cu scrisoarea de trăsură contra semnătură şi plata costurilor puse în sarcina destinatarului. Marfa predată fără obiecții se consideră corespunzătoare. În caz contrar destinatarul are dreptul să facă reclamație. Termenul de prescripție este de un an. Dreptul la reclamație îl are şi expeditorul.

### 3.6 Condițiile generale ale transportului de călători

În transportul feroviar de pasageri nu există un contract. Căile ferate elaborează condiții generale de transport care devin astfel condițiile contractului de transport deschis. Întrucât majoritatea rețelei feroviare europene este mai mult sau mai puțin în proprietatea statului, nerespectarea condițiilor de transport se pedepseşte doar în cazurile speciale. Întârzierea trenurilor, nerespectarea condițiilor de transport etc. rămân practic nesancționate. Pentru transporturile speciale: turism, transport de vehicule, vagoane cau curse charter etc. pasagerii au şanse să impună respectarea sau să obțină despăgubiri.

Călătoria pe carea ferată este condiționată de cumpărarea prealabilă a legitimației de călătorie. La trenurile cu regim de rezervare al locurilor, vagoane de dormit etc. emiterea biletelor se face în limita locurilor disponibile. Taxarea în tren în astfel de cazuri presupune o suprataxă penalizatoare. Dimpotrivă, pe cursele locale, se impune tot mai mult emiterea biletelor prin automatele instalate în vagon. Călătoria fără bilet se pedepseşte.

Căile ferate oferă condiţii speciale de transport în vederea creşterii traficului naţional sau internaţional. O serie întreagă de formule de călătorie permit accesul la avantaje, mai ales de preţ importante: abonamentele lunare, călătoria în circuit, biletete de tip 'eurorail' pe timp şi nelimitate ca distanţă şi întreruperi, tarife preferenţiale pentru tineri sau vârstnici, închirieri pentru grupuri, etc. Trenurile turistice (destinate călătoriilor turistice) pot oferi avantaje substanţiale mai ales dacă sunt legate cu pachetul de servicii turistice.

Trebuie menţionat aici efortul deosebit făcut de ţările dezvoltate pentru realizarea lanţului de transport feroviar, auto, metro, etc. adică legarea trasportului de navetă de transportul urban pentru a concura transportul automobilistic şi a reduce astfel poluarea. Viteza ridicată realizată de transportul feroviar, avantajele de preţ oferite pentru călătorii multiple, simplitatea dar mai ales siguranţa – sub raport al duratei – călătoriei au dus la 'îndepărtarea' zonelor dormitor de centrele urbane.

### 3.7 Contractul de transport

În traficul internaţional de mărfuri european contractul de transport ia forma scrisorii de trăsură. El se consideră încheiat în momentul în care calea ferată a preluat marfa pentru transport şi s-a semnat scrisoarea de trăsură., care face astfel dovada încheierii contractului de transport.

Contractul de transport internaţional are un caracter unic angajând nu numai răspunderea căii ferate de predare ci a tuturor căilor ferate participante la derularea lui. În cazul apariţiei de reclamaţii sau daune, calea ferată de la destinaţie preia toate despăgubirile urmând ca ea să se desocotească cu căile ferate participante funcţie de culpa fiecăreia.

Scrisoarea de transport CIM poate fi de mică viteză sau de mare viteză (ultima fiind marcată prin două benzi roşii). Ea trebuie tipărită în 2-3 limbi din care una cel puţin trebuie să fie franceză, germană, italiană (engleza nu este obligatorie!).

Scrisoarea de transport CIM este însoţită de un buletin de francare în care se înscriu căile ferate participante şi pe care se colectează toate cheltuielile făcute.

O serie de date sunt obligatorii (denumirea staţiei de destinaţie, numele şi adresa destinatarului, denumirea mărfii, greutatea, ambalajul şi numărul coletelor, numărul vagonului, documentele anexate pentru vamă şi alte autorităţi, numele staţiei de predate, numele şi adresa completă a expeditorului, data şi locul întocmirii. Se menţionează în clar cine suportă taxele şi cheltuielile, unde se achită, menţiunea că destinatarul nu are dreptul să modifice contractul de transport, numărul însoţitorilor (sau

mențiunea ‘fără însoțitor’). Expeditorul răspunde pentru exactitatea datelor înscrise în scrisoare de transport CIM. Calea ferată are dreptul să verifice înscriind rezultatele verificării în scrisoare.

Contractul de transport poate fi modificat atît de expeditor cât şi de destinatar. În cazuri restrânse calea ferată este în drept să refuze modificarea. Expeditorul poate retrage marfa de la expediție, poate dispune ca marfa să fie eliberată altui destinatar, să fie înapoiată, să fie eliberată în altă stație, eliberarea să fie amânată, grevarea transportului cu ramburs etc. cu suportarea cheltuielilor şi riscurilor aferente modificării. Destinatarul poate modifica stația de destinație, să oprească transportul, să amâne eliberrarea mărfii etc. Modificările nu pot diviza transportul

La eliberarea mărfii pot apărea o serie de impedimente. Cauze naturale (înzăpeziri, inundații etc), motive de exploatare (blocarea traficului, accidente etc.) măsuri administrative (motive de ordine publică etc.). În astfel de cazuri transportatorul cere instrucțiuni expeditorului sau dacă marfa e în pericol de degradare poate dispune vânzarea ei. Putem întâlni situația imposibilității avizării destinatarului, refuzul expres al acestuia de a prelua marfa, de a ridica scrisoarea de trăsură, imposibilitatea eliberării mărfii din cauza unor măsuri administrative (lipsa autorizațiilor, sechestrul etc.), cazuri în care calea ferată îl anunță pentru instructiuni pe expeditor. Dacă acesta nu transmite în termen instrucțiunile, marfa se consideră în suferință şi poate fi vândută de calea ferată care îşi reține cheltuielile făcute

Ca studiu şi exemplu practic prezentăm

## 3.8 **Regulamentul de transport pe căile ferate din România**

**<u>Dispoziții generale</u>**

**Obiectul şi sfera de aplicare**

1.1. Regulamentul are ca obiect stabilirea normelor cu privire la drepturile, obligațiile şi răspunderile transportatorilor feroviari şi clienților în efectuarea transporturilor pe căile ferate din România.

1.2. Regulamentul se aplică expedițiilor transporturilor publice de călători, bagaje, mărfuri şi alte bunuri care se execută de transportatori feroviari autorizați în România.

1.3. Transporturile publice feroviare se execută pe bază de contract de transport.

În traficul intern contractul de transport se încheie şi se execută în conformitate cu prevederile prezentului Regulament şi ale reglementărilor în vigoare.

Contractul de transport în traficul internațional se încheie şi se execută în conformitate cu acordurile, convențiile şi înțelegerile internaționale la care România este parte.

1.4. Dacă interesul public sau nevoile exploatării cer, calea ferată poate decide ca:

1.4.1. - serviciul şi traficul să fie suspendate total sau parțial;

1.4.2. - unele expediții să fie excluse de la transport sau primite numai în anumite condiții;

1.4.3. - anumite expediții să se bucure de prioritate.

Aceste măsuri trebuie făcute publice.

1.5. În caz de necesitate, transporturile militare se vor efectua neîntrerupt.

## Răspunderea căii ferate pentru agenții săi

3.1. Calea ferată este răspunzătoare de greşelile sau abuzurile comise de agenții aflați în serviciul ei, precum şi de cele ale altor persoane care participă, din dispoziția ei, la executarea unui transport cu care s-a însărcinat.

3.2. În cazul în care, la cererea celui interesat, agenții căii ferate sau alte persoane întocmesc documente de transport fac traduceri sau alte servicii care nu cad în sarcina căii ferate, se consideră că lucrează în contul şi pe răspunderea persoanei interesate pentru care fac aceste servicii.

3.3. Calea ferată nu răspunde de bagajele încredințate în stații şi trenuri unor persoane care nu fac parte din categoria celor prevăzute la art. 3.1.

## Tarife. Înțelegeri speciale

4.1. La stabilirea şi aplicarea tarifelor căii ferate se are în vedere acoperirea costurilor şi obținerea unui minim de profit, în condițiile de performanță şi constrângeri financiare conform reglementărilor legale în vigoare.

4.2. Tarifele de transport se modifică conform criteriilor stabilite prin lege.

4.3. Prețul prestației de transport se stabileşte conform tarifului căii ferate valabil în momentul încheierii contractului de transport. Tariful căii ferate trebuie să conțină elementele necesare pentru calculul tarifelor de transport şi a celor accesorii, precum şi, dacă este cazul, condițiile de convertire a valutei.

4.4. Calea ferată va elabora tarife directe formate din cumularea tarifelor fiecărei căi ferate (transportatori feroviari autorizați), care vor sta la baza stabilirii prețului transporturilor şi a lichidării conturilor dintre căile ferate.

4.5. Tarifele căilor ferate se publică în Buletinul comercial CFR şi se aplică în aceleaşi condiții, uniform tuturor clienților. Tarifele pentru călători sunt aduse la cunoştința publică şi prin alte mijloace de informare în masă, inclusiv prin afişare în stații.

4.6. Calea ferată acordă reduceri tarifare în baza unor acte normative cu asigurarea compensărilor aferente de către autoritatea, agentul, respectiv organizația care a solicitat reducerea.

4.7. Calea ferată poate stabili condiții care comportă reduceri de tarife sau alte avantaje, în condițiile legii.

La aceleaşi condiții calea ferată asigură un tratament asemănător.

Calea ferată poate acorda reduceri tarifare în scopuri comerciale.

4.8. Calea ferată este în drept să perceapă şi alte sume neprevăzute în tarife, ca urmare a unor costuri provocate de clienți, efectuate de aceasta în timpul transportului. Aceste costuri trebuie justificate şi decontate separat pe documentul de transport, anexându-se documentele justificative.

4.9. Tarifele căii ferate intră în vigoare după publicare.

4.10. Tarifele, normele şi instrucțiunile de serviciu nu pot deroga de la Regulament.

**Cursul de schimb al monedelor**

În condiţiile aplicării tarifelor (tarife de import-export, transport internaţional şi altele similare), care, potrivit legii, se pot încasa în valută, calea ferată trebuie să facă public, conform art. 4.5, cursul de schimb la care efectuează convertirea sumelor în monedă străină şi acceptarea la plată a monedelor străine.

**Sesizări**

6.1. Sesizările clienţilor care necesită rezolvări operative se adresează şefului staţiei, respectiv şefului de tren, în caz că trenul este în mers. Aceştia sunt obligaţi să ia măsurile de rezolvare care se impun în limita competenţelor lor.

6.2. Sesizările publicului se pot adresa verbal sau în scris şi se înregistrează în registrul de sesizări care se află în fiecare staţie.

6.3. Calea ferată va răspunde în scris petiţionarului în termen de 30 de zile.

**Răspunderea în caz de accident nuclear**

Calea ferată este scutită de răspunderea ce îi revine potrivit Regulamentului, când paguba a fost cauzată de un accident nuclear şi dacă, în aplicarea legilor şi regulamentelor care reglementează răspunderea în domeniul energiei nucleare, cel care exploatează o instalaţie nucleară sau o altă persoană care îl substituie sunt răspunzători de această pagubă.

**Transportul călătorilor şi bagajelor Transportul călătorilor**

**Condiţiile de acceptare la transport**

8.1. - Calea ferată efectuează transporturile de călători conform Regulamentului atâta timp cât:

8.1.1. - călătorul se conformează prezentului Regulament, tarifelor şi dispoziţiilor căii ferate făcute publice;

8.1.2. - transportul este posibil cu agenţii şi mijloacele de transport disponibile care permit satisfacerea nevoilor regulate ale traficului;

8.1.3. - transportul nu este împiedicat de împrejurări pe care calea ferată nu le poate evita şi a căror înlăturare nu depinde de ea.

**Persoane excluse la transport. Admiterea condiţionată**

9.1. În tren şi în staţie nu se admit sau pot fi evacuate:

9.1.1. - persoanele în stare de ebrietate sau drogate, acelea care prin comportare deranjează pe ceilalţi călători sau care produc vătămări materialului rulant sau care nu respectă prevederile prezentului Regulament. Aceste persoane nu au dreptul la restituirea costului călătoriei şi a tarifelor plătite pentru transportul bagajelor lor;

9.1.2. - persoanele care din cauză de boală sau din alte cauze incomodează pe ceilalţi călători, în afară de cazul când călătoresc contra plată într-un compartiment întreg. Persoanele care s-au îmbolnăvit pe parcurs trebuie să fie transportate până la prima staţie, unde li se acordă îngrijirile necesare. Acestor persoane li se restituie diferenţa dintre tarifele plătite şi cele aferente pentru parcursul efectuat, atât pentru legitimaţia de călătorie, cât şi pentru bagaj, în condiţiile prevăzute la art. 33;

9.1.3. - persoanele care insultă personalul căii ferate aflat în timpul serviciului. Acestora li se întocmeşte proces-verbal de contravenţie.

9.2. Transportul bolnavilor contagioşi se reglementează prin instrucţiuni comune ale căii ferate şi ale instituţiei de stat însărcinată cu ocrotirea sănătăţii publice.

## Mersul trenurilor şi suspendarea circulaţiei trenurilor

10.1. Călătorii se transportă cu trenuri prevăzute în mersul trenurilor publicat şi afişat la staţii, cu trenuri suplimentare, cu vagoane suplimentare sau cu trenuri special comandate, necuprinse în mersul trenurilor.

10.2. Calea ferată trebuie să aducă la cunoştinţa publicului întreruperea circulaţiei trenurilor prin mass-media şi afişare în staţii.

10.3. Întârzierea trenurilor se aduce la cunoştinţa publicului prin anunţuri afişate în staţii sau transmise prin instalaţiile de amplificare existente.

10.4. Condiţiile în care pot fi utilizate anumite trenuri, vagoane sau servicii se prevăd în mersul trenurilor şi, după caz, în normele uniforme privind transporturile.

10.5. Când din cauza întârzierii trenului, călătorul nu prinde trenul de legătură pentru continuarea călătoriei, calea ferată este obligată să-l transporte cu bagajele sale, fără a percepe noi tarife, cu primul tren de acelaşi rang sau de rang inferior, pe aceeaşi rută sau pe altă rută, astfel ca acesta să ajungă la destinaţie cu întârzierea cea mai mică.

10.6. În cazul suspendării circulaţiei unui tren, dacă acest fapt nu a fost cunoscut înainte de plecarea din staţia de pornire, iar călătorul nu doreşte să continue călătoria cu alte trenuri sau pe alte rute, calea ferată este obligată să-l aducă înapoi la staţia de plecare, cu primul tren în circulaţie, fără plată, restituindu-i-se tarifele plătite pentru distanţa neefectuată.

10.7. Dacă întreruperea sau suspendarea circulaţiei unui tren a fost anunţată înaintea plecării din staţia de pornire, călătorii vor plăti tarifele aferente rutei ocolitoare.

10.8. În cazul când linia s-a întrerupt într-un punct, calea ferată va organiza, pe cât posibil, un serviciu de transport pentru călători şi bagaje cu alte vehicule. Tarifele plătite pentru transportul cu aceste vehicule vor fi suportate de călători dacă întreruperea a fost anunţată înainte de plecarea trenului din staţia de pornire.

10.9. Călătorul poate renunţa la călătorie sau amâna călătoria dacă prezintă legitimaţia pentru viza de neutilizare în termenul prevăzut în normele uniforme privind transporturile. Dacă se întrebuinţează un tren sau servicii cu tarife mai mari, călătorul va plăti diferenţa de tarif.

10.10. Prin aceste dispoziţii nu se prelungeşte durata legitimaţiilor de călătorie al căror timp de întrebuinţare este determinat prin normele uniforme privind transporturile.

## Legitimaţiile de călătorie şi durata valabilităţii lor

11.1. Orice legitimaţie de călătorie trebuie să conţină menţiunile prevăzute în normele uniforme privind transporturile.

11.2. Legitimaţiile de călătorie se obţin de la staţii, agenţii, de la agenţi autorizaţi, precum şi de la personalul de tren, în condiţiile stabilite de calea ferată.

11.3. Tarifele pentru legitimaţiile de călătorie obţinute de la agenţii, agenţi autorizaţi şi de la personalul de tren pot fi mai mari decât cele de la casele de bilete din staţii, în condiţiile legii.

11.4. Călătorul trebuie să verifice pe loc, la primirea legitimaţiei de călătorie dacă aceasta corespunde cererii sale.

11.5. Revinderea legitimațiilor de călătorie nu este permisă. Legitimațiile de călătorie găsite în aceste cazuri vor fi anulate, iar călătorii vor fi considerați şi tratați ca fără legitimație de călătorie.

Persoanele neautorizate care revând legitimații de călătorie vor fi tratate drept contravenienți.

11.6. Cedarea legitimațiilor de călătorie altor persoane care nu au dreptul la acestea este interzisă. Legitimațiile găsite în această situație sunt reținute de personalul de tren; călătorii în cauză vor fi considerați şi tratați fără legitimație de călătorie.

11.7. Calea ferată va face publice, conform art. 4.5, normele de utilizare şi duratele de valabilitate ale legitimațiilor de călătorie.

**Ocuparea şi rezervarea locurilor**

12.1. Călătorul poate ocupa loc în tren, respectând dreptul la clasă şi serviciile oferite de legitimația sa de călătorie.

12.2. La trenurile cu regim de rezervare a locurilor călătorul poate ocupa numai locurile înscrise în legitimația de călătorie.

12.3. Modalitățile de rezervare a locurilor în trenuri sunt reglementate de calea ferată şi aduse la cunoştința publicului călător prin mersul de tren.

12.4. În condițiile stabilite prin norme uniforme, călătorul poate să utilizeze un loc la o clasă superioară, servicii superioare sau un tren de categorie superioară celor indicate pe bilete sau poate cere să i se modifice itinerarul.

12.5. Călătorul care nu poate obține loc şi nu consimte să călătorească în picioare are dreptul să ceară restituirea tarifului de transport, amânarea călătoriei sau plata diferenței pentru călătoria la o clasă superioară.

12.6. La trenurile fără regim de rezervare, totuşi, în condițiile normelor uniforme, se pot rezerva compartimente întregi.

## Reduceri din tarifele de călători

13.1. Copiii până la vârsta de 5 ani împliniți pentru care nu se cere un loc separat, se transportă gratuit, fără legitimație de călătorie.

13.2. Copiii până la vârsta de 10 ani împliniți plătesc 50% din tariful de transport şi din suplimentul de tren, având drept la loc separat. La trenurile cu locuri rezervate plătesc şi tariful integral al tichetului.

13.3. Calea ferată poate acorda şi alte reduceri, reglementate prin tarife şi aduse la cunoştința publicului călător prin publicare, conform art. 4.5.

13.4. Nici o reducere acordată de calea ferată nu se mai poate aplica legitimațiilor de călătorie care se bucură deja de o reducere din tariful întreg.

13.5. Călătorii care beneficiază de reduceri trebuie să prezinte la cererea organului de control dovada că pot beneficia de reducerile respective.

## Dreptul la transport

14.1. Călătorul trebuie să posede o legitimație de călătorie valabilă la data, trenul, clasa şi serviciul utilizat, obținută conform reglementărilor căii ferate. Celor care contravin acestei prevederi calea ferată nu le recunoaşte nici un drept, de nici o natură, şi nu răspunde de nici o daună ce eventual ar suferi.

14.2. Călătorul este obligat să păstreze legitimaţia de călătorie asupra sa în tot timpul călătoriei şi să o prezinte pentru verificare, la cerere, personalului de tren sau agentului căii ferate împuternicit în acest scop.

14.3. Legitimaţiile de călătorie care prezintă modificări necertificate de calea ferată nu sunt valabile şi sunt retrase de agenţii căii ferate.

14.4. Călătorul care nu prezintă, în tren, o legitimaţie de călătorie valabilă este obligat să plătească tariful de taxare în tren. În cazul în care refuză plata tarifului de taxare în tren este contravenient şi tratat potrivit legii.

14.5. Călătorii contravenienţi care nu pot fi legitimaţi pentru întocmirea procesului-verbal de contravenţie se predau Corpului gardienilor feroviari sau organelor de poliţie, pentru identificare.

14.6. Verificarea legitimaţiilor de călătorie, în tren, în timpul staţionării în staţii se reglementează prin normele uniforme privind transporturile.

## Întreruperea călătoriei

15.1. Legitimaţia de călătorie dă dreptul, de regulă, la o singură întrerupere a călătoriei de maximum 24 ore de la plecarea trenului cu care a sosit călătorul sau de la plecarea primului tren de legătură de acelaşi rang. Excepţiile sunt prevăzute în normele uniforme.

15.2. Condiţiile în care se acordă întreruperea călătoriei sunt reglementate prin normele uniforme.

## Reguli pentru călători

16.1. Călătorii sunt obligaţi să se conformeze Regulamentului.

16.2. Călătorilor li se interzic următoarele fapte:

16.2.1. - călătoria pe acoperişul vagoanelor, pe scări, pe tampoane, între vagoane şi în alte locuri care nu sunt destinate călătorilor;

16.2.2. - urcarea şi călătoria în trenuri speciale, de marfă, de lucru, în vagoane cu afectare anumită afişată pe ele, în vagoane de bagaje, de mesagerie, de coletărie, poştale şi în cabina locomotivei;

16.2.3. - fumatul în vagoane, săli de aşteptare, holuri, cu excepţia locurilor unde fumatul este permis şi acest lucru este afişat;

16.2.4. - urcarea sau coborârea din vehicule în mişcare, aplecarea în afară sau rezemarea de uşi, respectiv deschiderea uşilor în timpul mersului trenului;

16.2.5. - aruncarea obiectelor pe ferestrele sau uşile vagoanelor;

16.2.6. - urcarea sau coborârea obiectelor şi persoanelor pe ferestrele vagoanelor;

16.2.7. - deteriorarea vagoanelor, clădirilor sau instalaţiilor prin distrugere sau sustragere a pieselor sau dotărilor din inventarul acestora;

16.2.8. - neeliberarea locului ocupat în vagon, care nu corespunde cu cel prevăzut în legitimaţia de călătorie;

16.2.9. - exercitarea comerţului în trenuri sau în staţii fără autorizaţie eliberată de calea ferată;

16.2.10. - lipirea de afişe în trenuri sau în staţii fără acordul scris al căii ferate;

16.2.11. - traversarea liniilor prin alte locuri decât cele special amenajate pentru călători;

16.2.12. - intrarea sau staţionarea în incinta unităţilor acolo unde accesul publicului este interzis prin afişe sau pictograme corespunzătoare;

16.2.13. - apelarea la mila călătorilor sau practicarea de jocuri de noroc în trenuri sau unități de cale ferată;

16.2.14. - tulburarea liniştii călătorilor prin producerea de zgomote;

16.2.15. - provocarea de scandal în trenuri sau în incinta unităților de cale ferată;

16.2.16. - refuzul călătorilor consumatori de a părăsi vagonul restaurant după ora de închidere a acestuia;

16.2.17. - acționarea semnalului de alarmă sau a frânei de mână pentru motive nejustificate de un pericol iminent pentru siguranța trenului sau a călătorilor;

16.2.18. - murdărirea vehiculelor şi a spațiilor afectate publicului, inclusiv a celor dintre linii, scrierea sau desenarea neautorizată pe pereții vagoanelor sau ai clădirilor căii ferate, dezlipirea fără drept a afişelor;

16.2.19. - transportul în vagoanele de călători a obiectelor sau substanțelor inflamabile, explozibile, radioactive, otrăvitoare şi rău mirositoare care, potrivit legii şi reglementărilor căii ferate, nu sunt permise la transport;

16.2.20. - prejudicierea intereselor celorlalți călători, împiedicarea liberei circulații a publicului în trenuri şi stații, încălcarea normelor de protecție a mediului şi contra incendiilor.

16.3. Călătorilor care contravin prevederilor de mai sus, calea ferată nu le recunoaşte nici un drept, de nici o natură, şi nu răspunde de nici o daună ce eventual ar suferi.

16.4. Călătorul care prin faptele sale a adus prejudicii de orice fel căii ferate este obligat la plata despăgubirilor prevăzute în tarife.

16.5. Constatarea abaterilor de la regulile de călătorie se face de către agenții autorizați de calea ferată, sau organele de ordine publică şi se sancționează conform legii.

## Bagaje de mână

17.1. Călătorul poate să ia cu el în vagoanele de călători, în mod gratuit, obiecte uşor de purtat (bagaje de mână). Bagajele de mână (valize, pachete şi altele asemănătoare) trebuie să fie uşor de manipulat, bine ambalate, astfel încât să nu fie posibilă scurgerea conținutului, avarierea sau murdărirea vagoanelor sau incomodarea celorlalți călători.

17.2. Fiecare călător dispune, pentru bagajele sale de mână, doar de spațiul situat deasupra locului pe care îl ocupă sau de un spațiu echivalent în boxa pentru bagaje a vagoanelor. Greutatea totală a bagajelor de mână admisă pentru fiecare loc ocupat este de 30 kg.

17.3. În vagoanele de călători nu pot fi introduse ca bagaje:

17.3.1. - materiile şi obiectele excluse de la transportul de bagaje;

17.3.2. - obiectele de natură să stânjenească sau să incomodeze călătorii ori să cauzeze o pagubă călătorilor sau căii ferate;

17.3.3. - obiectele interzise prin actele normative ale autorităților administrative;

17.3.4. - vietățile, potrivit art. 18.

17.4. Calea ferată are dreptul să se asigure, în prezența călătorului, de natura obiectelor introduse în vagoanele de călători şi în stație. Dacă nu este posibil să se identifice persoana care a luat cu ea obiectele supuse verificării, calea ferată efectuează verificarea în prezența Corpului gardienilor feroviari sau a organelor de poliție.

17.5. Supravegherea obiectelor pe care călătorul le ia cu el în vagon revine acestuia.

17.6. Călătorul este răspunzător de orice pagubă cauzată de obiectele şi vietăţile pe care le ia cu el în vagon.

17.7. Aceste dispoziţii nu influenţează răspunderea pe care o poate avea calea ferată potrivit art. 34.

17.8. Bagajele de mână care depăşesc limitele de mai sus se predau ca bagaje înregistrate la vagonul de bagaje sau la magazia staţiei de plecare.

**Transportul vietăţilor în vagoanele de călători**

18.1. Animalele, păsările, reptilele, peştii, insectele vii nu se pot lua în vagoanele de călători.

18.2. Excepţiile de la art. 18.1 sunt prevăzute prin normele uniforme.

18.3. Călătorul răspunde de prejudiciile produse de vietăţile luate cu el în vagon. Această dispoziţie nu influenţează răspunderea pe care o poate avea calea ferată potrivit art. 34.

**Avarierea şi murdărirea vagoanelor sau a instalaţiilor**

19. Călătorul este obligat să despăgubească calea ferată pentru daunele cauzate prin avarierea sau murdărirea vagoanelor sau a instalaţiilor, conform reglementărilor în vigoare.

**Alte forme de contractare a transporturilor de călători**

20.1. Calea ferată poate să ofere publicului vagoane şi trenuri special comandate, altele decât cele publicate în mersul trenurilor, în condiţiile prevăzute în normele uniforme.

20.2. Calea ferată poate face servicii de transport integrate şi cu alte mijloace de transport.

**Transportul bagajelor înregistrate**

**Transportul bagajelor înregistrate. Trenurile care transportă bagaje**

21.1. Calea ferată efectuează orice transport de bagaje cu condiţia ca:

21.1.1. - bagajele să aparţină unui călător care posedă legitimaţie de călătorie şi care solicită deplasarea acestora până la destinaţia prevăzută în legitimaţie;

21.1.2. - bagajele să îndeplinească prevederile din Regulament şi din tarif;

21.1.3. - transportul să fie posibil cu personalul şi mijloacele de transport prevăzute în mersul trenurilor;

21.1.4. - transportul să nu fie împiedicat de împrejurări pe care calea ferată nu le poate evita şi a căror înlăturare nu depinde de ea.

21.2. Calea ferată transportă bagaje înregistrate numai cu trenurile de călători prevăzute cu vagoane de bagaje. Aceste trenuri sunt publicate în mersul trenurilor.

21.3. Asigurarea şi interesul la eliberare a bagajelor înregistrate sunt reglementate prin normele uniforme.

**Obiecte admise la transport cu trenurile de călători**

22.1. Bagajele înregistrate admise la transport sunt obiecte destinate scopurilor călătoriei, conţinute în cufere, geamantane, panere, valize, saci de voiaj, cutii sau alte ambalaje de acest fel, precum şi aceste ambalaje.

22.2. În cazul când servesc pentru uzul călătorului, sunt admise la transport:

22.2.1. - fotolii portative sau pe roţi pentru bolnavi;

22.2.2. - cărucioare pentru copii;

22.2.3. - instrumente muzicale în cutii sau în huse;

22.2.4. - materiale pentru reprezentațiile artiştilor cu condiția ca împachetarea, volumul şi greutatea să permită să fie ridicate şi aşezate uşor în vagonul de bagaje;

22.2.5. - instrumente de inginerie până la 4 metri lungime şi unelte de lucru manual;

22.2.6. - biciclete şi motorete cu un loc, cu condiția ca accesoriile lor să fie demontate şi rezervorul de benzină să aibă robinet de golire şi să fie complet gol;

22.2.7. - săniuțe, schiuri, vele şi alte materiale sportive care pot fi transportate ca bagaje;

22.2.8. - cufere cu eşantioane, animale sau păsări închise în cuşti sau colivii care prezintă garanții privind soliditatea şi nu constituie un pericol pentru personalul de serviciu şi alte obiecte care nu servesc pentru uzul personal al călătorului, prevăzute în normele uniforme privind transporturile.

## Obiecte excluse de la transport ca bagaje

23.1. - obiectele care sunt excluse sau condițional admise, în lipsa condițiilor impuse la transport pe calea ferată prin normele tehnice interne sau internaționale;

23.2. - obiectele al căror transport este interzis prin dispoziții de ordin sanitar, veterinar, fitosanitar, fiscal, vamal şi administrativ sau prin restricții de trafic ale căii ferate.

## Înregistrarea şi transportul bagajelor

24.1. Înregistrarea şi expedierea bagajelor se fac pentru primul tren care transportă bagaje numai dacă au fost predate cu cel puțin 15 minute înainte de plecare.

24.2. Înregistrarea bagajelor se face la cererea călătorului, în baza legitimației de călătorie valabilă cel puțin până la destinația bagajelor şi pe itinerariul prevăzut în legitimație. Calea ferată nu răspunde pentru indicarea eronată a parcursului pentru expedița de bagaje.

24.3. Tariful de transport al bagajelor trebuie să fie plătit la înregistrare.

## Recipisa de bagaje

25.1. La înregistrarea bagajelor se eliberează călătorului o recipisă de bagaje.

25.2. Recipisa trebuie să cuprindă mențiunile prevăzute în normele uniforme privind transporturile.

## Starea de prezentare, ambalajul şi marcarea bagajelor

26.1. Bagajele a căror stare, mod de prezentare sau ambalare sunt necorespunzătoare sau care prezintă semne evidente de avarii pot fi refuzate de calea ferată.

Dacă le acceptă la transport, calea ferată face o mențiune corespunzătoare pe recipisa de bagaje. Acceptarea de către călător a recipisei de bagaje cu o astfel de mențiune este considerată ca o dovadă că exactitatea acestei mențiuni a fost recunoscută de călător.

26.2. Bagajele trebuie să poarte etichete cu numele şi adresa expeditorului şi destinatarului, precum şi stația de destinație, amplasate pe colet într-un loc vizibil, bine fixate, scrise fără a se putea şterge, clar, nepermițând nici o confuzie.

26.3. Inscripțiile vechi trebuie să fie înlăturate de călător. Dacă acest serviciu se face de calea ferată, călătorul va plăti tariful aferent.

26.4. Calea ferată poate refuza bagajele care nu îndeplinesc condiţiile de la art. 26.2 şi 26.3.

**Răspunderea călătorului. Verificarea. Tarif suplimentar**

27.1. Călătorul este răspunzător de toate consecinţele nerespectării prevederilor din articolele 22, 23 şi 26.

27.2. Calea ferată are dreptul, în caz de indicii de încălcare a prevederilor legale, să verifice dacă conţinutul bagajelor corespunde normelor. Călătorul trebuie să fie invitat să asiste la verificare. Dacă acesta nu se prezintă sau dacă nu poate fi găsit, verificarea trebuie să fie făcută în prezenţa gardienilor feroviari ori a organelor de poliţie, sau a doi martori străini de calea ferată.

27.3. Dacă se constată o încălcare a condiţiilor legale de transport, călătorul trebuie să plătească cheltuielile ocazionate de verificare şi/sau tariful aferent. În cazul încălcării articolelor 22 şi/sau 23, precum şi pentru falsa declarare de conţinut sau de greutate, calea ferată percepe tariful suplimentar, inclusiv plata diferenţei dintre tariful de transport şi despăgubirea pentru eventualele prejudicii.

**Eliberarea bagajelor**

28.1. Eliberarea bagajelor se face în schimbul predării recipisei de bagaje şi, dacă este cazul, în schimbul achitării tarifelor care grevează expediţia.

28.2. În staţia de eliberare, sunt asimilate cu eliberările către deţinătorul recipisei:

28.2.1. - remiterea bagajelor autorităţilor vamale sau agenţilor economici comisionari, în locurile lor de expediţie sau în depozitele lor;

28.2.2. - încredinţarea pentru păstrare de animale vii unui terţ.

28.3. Deţinătorul recipisei de bagaje poate cere eliberarea în staţia de destinaţie, după sosirea trenului cu care bagajele trebuiau să fie transportate, de îndată ce a trecut timpul necesar pentru punerea lor la dispoziţie, precum şi dacă este cazul, pentru îndeplinirea formalităţilor cerute de organele vamale sau de alte autorităţi administrative.

28.4. În cazul când nu se prezintă recipisa de bagaje, calea ferată nu este obligată să elibereze bagajele decât aceluia care justifică dreptul său. Dacă această dovadă pare insuficientă, calea ferată poate cere depunerea unei garanţii în lei sau valută.

28.5. Bagajele se eliberează în staţia pentru care au fost înregistrate. La cererea deţinătorului recipisei, făcută în timp util, dacă împrejurările permit şi dacă prescripţiile vamale sau ale altor autorităţi administrative nu se opun la aceasta, bagajele pot fi restituite în staţiile de plecare sau din parcurs în schimbul predării recipisei de bagaje.

28.6. Deţinătorul recipisei, căruia bagajele nu îi sunt eliberate în conformitate cu art 28.3, poate cere să se certifice pe recipisă data şi ora la care el a cerut eliberarea.

28.7. În momentul eliberării, la cererea celui îndreptăţit, calea ferată trebuie să procedeze la verificarea bagajelor în prezenţa sa, în vederea constatării unei pagube invocate de el. Cel îndreptăţit poate refuza primirea bagajelor, în cazul când calea ferată nu dă curs cererii sale.

Rezervele făcute de călător, dacă şi-a primit totuşi bagajele sale, n-au nici un efect dacă nu sunt confirmate în scris de calea ferată.

28.8. Bagajele care nu se reclamă în termen de 30 de zile socotite de la data sosirii pot fi utilizate de calea ferată în interes propriu sau pot fi valorificate prin licitaţie, pentru sumele obţinute fiind aplicabile prevederile art. 75.8. Dacă conţinutul

bagajelor este supus alterării sau poate provoca eventuale vătămări, calea ferată este în drept să dispună vânzarea sau distrugerea, după caz, şi înaintea expirării termenului de 30 de zile.

28.9. Dacă bagajele nu se ridică în termen de 24 de ore de la sosire, acestea vor fi supuse la tarife de magazinaj, pentru timpul ce depăşeşte acest termen.

## Constatarea pierderilor şi avarierii expedițiilor de bagaje

29.1. Pierderile parţiale sau avariile descoperite sau presupuse de calea ferată sau cele invocate de cel îndreptățit se constată conform prevederilor art. 75. Calea ferată face cercetările şi comunică rezultatul celui interesat.

29.2. Pierderile totale ale bagajelor se cercetează de calea ferată. În acest scop expeditorul sau destinatarul, după caz, trebuie să depună la calea ferată o descriere cât mai exactă posibil a expediției de bagaje.

## Dispoziții comune pentru transportul călătorilor şi bagajelor

## Îndeplinirea formalităților administrative

Călătorul trebuie să se conformeze normelor vamale, fiscale, de poliție şi ale autorităților administrative, atât în ceea ce priveşte persoana sa, cât şi pentru bagajele sale de mână şi înregistrate, respectiv pentru animalele şi păsările pe care le ia cu el. El trebuie să asiste la controlul bagajelor sale, în afara excepțiilor prevăzute în legi şi alte acte normative. Calea ferată nu este răspunzătoare față de călător, de prejudiciul rezultat din faptul că acesta nu ține seama de aceste obligații.

## Informarea călătorilor. Mersul trenurilor

32.1. Calea ferată trebuie să afişeze la loc vizibil, în stații, mersul trenurilor şi tarifele pentru călători.

32.2. În stațiile cu trafic de călători important trebuie să existe ghişeu de informații, panouri de informații care afişează suplimentar compunerea trenurilor, principalele legături între trenuri şi alte informații utile călătorului.

32.3. Trenurile care circulă cu ordin special, care se pun şi se retrag din circulație în condițiile stabilite de calea ferată se afişează în spațiul rezervat mersului de tren.

## Restituiri de tarife

33.1. Tariful de transport se restituie în totalitate sau parţial când:

33.1.1. - legitimația de călătorie nu a fost utilizată sau a fost utilizată parţial;

33.1.2. - datorită lipsei de loc, legitimația a fost utilizată într-o clasă sau un tren de categorie inferioară celor menționate pe legitimație;

33.1.3. - bagajele înregistrate au fost retrase la stația de primire sau eliberate într-o stație din parcurs în cazul când călătorul are dreptul la restituirea tarifelor de călătorie.

33.2. În situația de la art 33.1.1. restituirea tarifului plătit poate fi cerută sub rezerva scăderilor prevăzute în normele uniforme. În cazul legitimațiilor de călătorie neutilizate sau utilizate parțial, motivate de cauză de moarte, boală, accidentarea călătorului, reținerea de către autorități şi alte situații similare trebuie dovedite de călător cu acte.

33.3. Restituirea totală sau parțială se face în conformitate cu reglementările în vigoare aduse la cunoştință publicului călător.

33.4. În cazurile prevăzute la art. 33.1.1 şi 33.1.2 este necesară viza de neutilizare în condițiile stabilite prin normele uniforme.

33.5. Limitele maxime privind restituirile se stabilesc sub formă de sumă pe kilogram masă, pe colet sau pe alte unităţi cantitative şi se prevăd în tarife.

**Răspunderea căii ferate în caz de moarte sau de rănire a călătorilor**

34.1. Calea ferată răspunde de paguba care rezultă din moartea, rănirea sau orice altă vătămare a integrităţii fizice sau mintale a unui călător, provocate printr-un accident în legătură cu exploatarea feroviară produs în timpul în care călătorul se află în vehicule, intră sau iese din acestea.

34.2. Calea ferată este, de asemenea, răspunzătoare de paguba care rezultă din pierderea totală sau parţială sau din avarierea obiectelor pe care călătorul victimă a unui astfel de accident le avea fie asupra sa, fie cu el ca bagaje de mână, inclusiv animale şi păsări.

34.3. Calea ferată este scutită de această răspundere:

34.3.1. - dacă accidentul a fost provocat de împrejurări străine de exploatare, pe care calea ferată, cu toate diligenţele cerute de particularităţile cazului respectiv, nu le putea evita şi ale căror consecinţe nu le putea preveni;

34.3.2. - total sau parţial, în măsura în care accidentul se datorează vinei călătorului sau unei comportări a acestuia care nu este conformă cu comportarea normală a călătorilor;

34.3.3. - dacă accidentul se datorează comportamentului unui terţ pe care calea ferată, cu toate diligenţele cerute de particularităţile cazului respectiv, nu îl putea evita şi ale cărui consecinţe nu le putea înlătura.

34.4. Regulamentul nu înlătură răspunderea pe care o poate avea calea ferată pentru cazurile neprevăzute la art. 34.1.

**Daune-interese în caz de moarte**

35.1. În caz de moarte a călătorului, daunele-interese cuprind:

35.1.1. - cheltuielile necesare ca urmare a decesului, în special cele pentru transportul cadavrului, pentru înmormântare sau pentru incinerare;

35.1.2. - dacă moartea nu s-a produs imediat, daunele-interese prevăzute la articolul 36.

35.2. Dacă, în urma morţii călătorului, rămân lipsite de susţinător persoane faţă de care călătorul avea sau ar fi avut în viitor obligaţia de întreţinere în virtutea legii, aceste persoane au dreptul să primească o indemnizaţie pentru această pierdere.

35.3. Acţiunea în daune-interese a persoanelor pe care călătorul le întreţinea, fără a fi obligat prin lege, se exercită în condiţiile legii.

**Daune-interese în caz de rănire**

36.1. În caz de rănire sau orice vătămare a integrităţii fizice sau mintale a călătorului, daunele-interese cuprind:

36.1.1. - cheltuielile necesare, în special cele pentru tratament şi pentru transport;

36.1.2. - repararea prejudiciului cauzat, fie prin incapacitatea de muncă totală sau parţială, fie prin sporirea trebuinţelor.

**Repararea altor prejudicii**

Calea ferată trebuie să plătească daune-interese şi pentru alte prejudicii decât cele prevăzute la articolele 35 şi 36, în special pentru prejudiciile morale şi fizice (pretium doloris), precum şi prejudiciul estetic, potrivit prevederilor legale referitoare la responsabilitatea civilă.

**Forma şi limitarea daunelor-interese în caz de moarte şi de rănire**

38.1. Daunele-interese prevăzute la art. 35.2 trebuie acordate sub formă de sumă globală.

38.2. Alocarea unei rente în cazul prevăzut la art. 35.2 se poate acorda, la cerere, numai în condiţiile legale.

38.3. Totalul daunelor-interese care urmează a fi acordate potrivit art. 38.1. se stabileşte în conformitate cu prevederile legale. În aplicarea Regulamentului, se fixează pentru fiecare călător o limită maximă în sumă globală sau sub formă de rentă anuală corespunzătoare acestei sume globale, prin tarif.

**Limitarea daunelor-interese în caz de pierdere sau de avariere a obiectelor**

Când calea ferată răspunde potrivit art. 34.2, ea trebuie să repare paguba până la concurenţa sumei stabilite pentru fiecare călător prin tarife.

**Interzicerea de a limita răspunderea**

Dispoziţiile tarifare şi cel ale înţelegerilor speciale încheiate între calea ferată şi călător, care urmăresc să scutească dinainte, total sau parţial, calea ferată de răspunderea sa, în caz de moarte şi de rănire a călătorilor, sau care au ca efect să răstoarne sarcina probei ce revine căii ferate sau care stabilesc limite mai mici decât cele fixate la art. 38.2 şi articolul 39, sunt nule de drept. Totuşi, această nulitate nu atrage şi pe aceea a contractului de transport.

**Transporturile mixte**

41.1. Când vehiculele feroviare sunt transportate cu feribotul sub pavilion român, dispoziţiile relative la răspunderea căii ferate în caz de moarte şi de rănire a călătorilor sunt aplicabile pagubelor prevăzute la art. 34.1, cauzate de un accident în legătură cu exploatarea feroviară survenit în timp ce călătorul se află în vehiculele menţionate ori în timpul în care intră sau iese din ele.

41.2. Când, ca urmare a unei împrejurări excepţionale, calea ferată este obligată să-şi întrerupă provizoriu exploatarea şi transportă călătorii sau dispune transportul acestora cu un alt mijloc de transport, ea răspunde potrivit reglementărilor aplicabile acelui mijloc de transport.

**Răspunderea căii ferate pentru bagaje. Răspunderea colectivă a căii ferate pentru bagaje**

42.1. Calea ferată care a primit bagaje la transport, eliberând o recipisă de bagaje, este răspunzătoare de executarea transportului pe întregul parcurs, până la eliberare.

42.2. Calea ferată de plecare şi fiecare cale ferată următoare, prin însuşi faptul luării în primire a bagajelor, participă la contractul de transport şi îşi asumă obligaţiile care rezultă din acesta.

Calea ferată de destinaţie poartă răspunderea, chiar dacă nu a primit bagajele.

**Întinderea răspunderii căii ferate**

43.1. Calea ferată este răspunzătoare de paguba ce rezultă din pierderea totală sau parţială şi din avarierea bagajelor înregistrate, survenită din momentul primirii la transport până la eliberare, precum şi de eliberarea cu întârziere.

43.2. Calea ferată nu este răspunzătoare de bagajele de mână, păsările şi animalele mici, a căror supraveghere îi incumbă călătorului.

43.3. Calea ferată este scutită de răspundere când pierderea sau avarierea rezultă din riscurile speciale inerente unora sau mai multora din faptele de mai jos:

43.3.1. - pierderea, avarierea sau eliberarea cu întârziere a avut drept cauză o culpă a călătorului, o dispoziție a acestuia care nu rezultă din vina căii ferate, un viciu propriu al bagajelor sau împrejurării pe care calea ferată nu le putea evita şi ale căror consecințe nu le putea preveni;

43.3.2. - se constată o lipsă a ambalajului sau defectuozitatea acestuia;

43.3.3. - bagajele sunt de o natură specială, nedeclarată;

43.4. Calea ferată este, de asemenea, scutită de răspundere pentru paguba rezultată din cauza eliberării cu întârziere a bagajului, dacă probează că întârzierea a fost cauzată de împrejurări pe care calea ferată nu putea să le evite şi/sau pe care n-ar fi putut să le înlăture.

## Sarcina probei

44.1. Proba că pierderea, avarierea sau eliberarea cu întârziere a avut drept cauză una dintre faptele prevăzute la art 43.3 cade în sarcina căii ferate.

44.2. În cazul în care calea ferată, ținând seama de împrejurările de fapt, stabileşte că pierderea sau avarierea a putut rezulta din unul sau mai multe riscuri speciale prevăzute la art. 43.3, există prezumția că paguba rezultă din aceste riscuri. Cei îndreptățiți păstrează totuşi dreptul de a face dovada că paguba, în întregime sau în parte, nu a avut drept cauză unul din aceste riscuri.

## Prezumția de pierdere a bagajelor înregistrate

45.1. Cel îndreptățit poate să considere un bagaj ca pierdut, fără a avea de făcut alte dovezi, când el nu i-a putut fi eliberat sau ținut la dispoziția sa în cele 14 zile care urmează după data la care cererea de eliberare a fost prezentată în conformitate cu art. 28.3.

45.2. Când un bagaj înregistrat considerat pierdut este regăsit în curs de un an de la data cererii de eliberare, calea ferată trebuie să înştiințeze pe cel îndreptățit, dacă adresa acestuia este cunoscută sau poate fi aflată.

45.3. În termen de 30 de zile de la primirea acestei înştiințări cel îndreptățit poate pretinde să i se elibereze bagajul în una dintre stațiile din parcurs. În acest caz, el trebuie să plătească tarifele aferente transportului bagajului de la stația de plecare până la cea unde are loc eliberarea şi să restituie despăgubirea primită, din care se vor scădea cheltuielile care au fost cuprinse în această despăgubire. Cu toate acestea, el păstrează drepturile sale la despăgubire pentru eliberarea cu întârziere, prevăzute pentru declararea interesului eliberării la timp a bagajelor înregistrate.

45.4. În cazul când bagajul regăsit nu a fost reclamat în termenul prevăzut la art. 45.3 sau când bagajul este regăsit după mai mult de un an de la cererea de eliberare, calea ferată dispune de acesta, fie prin utilizarea în interesul propriu, fie prin valorificarea prin licitație.

## Despăgubiri în caz de pierdere

46.1. În caz de pierdere totală sau parțială a bagajelor, calea ferată trebuie să plătească, excluzând orice alte daune-interese:

46.1.1. - dacă valoarea pagubei este dovedită, o despăgubire egală cu această valoare, fără a depăşi suma prevăzută în tarif, pe kilogram de masă brută lipsă sau pe colet;

46.1.2. - dacă valoarea pagubei nu este dovedită, o despăgubire forfetară pe kilogram de masă brută lipsă pe colet prevăzută în tarif, care este în valoare de 30-50% din valoarea de la art. 46.1.1.

46.2. Calea ferată restituie, în plus, tariful de transport, taxe vamale şi celelalte sume plătite cu ocazia transportului coletului pierdut, sub rezerva excepţiilor prevăzute la art. 50 şi cele privind declararea interesului eliberării la timp a bagajelor.

46.3. Modul de despăgubire se stabileşte prin normele uniforme privind transporturile.

## Despăgubiri în caz de avariere

47.1. În caz de avariere a bagajelor, calea ferată trebuie să plătească, fără orice alte daune-interese, o despăgubire echivalentă cu deprecierea bagajelor, sub rezerva excepţiilor prevăzute la art. 52.2 şi a celor privind declararea interesului eliberării la timp a bagajelor.

47.2. Despăgubirea nu poate depăşi:

47.2.1. - suma la care s-ar fi ajuns în caz de pierdere totală, dacă totalitatea bagajelor este depreciată prin avariere;

47.2.2. - suma la care s-ar fi ajuns în caz de pierdere a părţii depreciate, dacă numai o parte din bagaje este depreciată prin avariere.

## Despăgubiri în caz de eliberare cu întârziere

48.1. În caz de eliberare cu întârziere a bagajelor înregistrate, calea ferată trebuie să plătească, pentru perioade indivizibile de 24 de ore, calculate din momentul cererii de eliberare, însă cel mult 8 zile:

48.1.1. - dacă cel îndreptăţit dovedeşte că din această cauză a rezultat o pagubă, inclusiv o avariere, o despăgubire egală cu cuantumul pagubei, cel mult suma stabilită pe kilogram din masa brută a bagajelor sau pe colet, prin tarife;

48.1.2. - dacă cel îndreptăţit nu dovedeşte că din aceasta a rezultat o pagubă, o despăgubire stabilită pe kilogram de masă brută sau pe colet, prin tarif, care va fi de 4 sau 5 ori mai mică decât cea stabilită conform art. 48.1.1.

48.2. În caz de pierdere totală a bagajelor înregistrate, despăgubirea prevăzută la art. 48.1. nu poate fi cumulată cu cea de la art. 46.

48.3. În caz de pierdere parţială a bagajelor înregistrate, despăgubirea prevăzută la art. 48.1 se plăteşte pentru partea care nu s-a pierdut.

48.4. În caz de avariere a bagajelor înregistrate, care nu a rezultat din eliberarea cu întârziere, despăgubirea prevăzută la art. 48.1 se cumulează, dacă este cazul, cu cea de la articolul 47.

48.5. În nici un caz cumulul despăgubirii prevăzute la art. 48.1. cu cele de la art. 46 şi 47 nu poate să dea loc la plata unei despăgubiri superioare celei care ar fi datorată în caz de pierdere totală a bagajelor.

**Declararea interesului eliberării la timp a bagajelor înregistrate**

Declararea interesului eliberării la timp a bagajelor înregistrate se stabileşte prin normele uniforme privind transporturile.

## Restituirea despăgubirilor

Orice despăgubire plătită pe nedrept trebuie restituită. În caz de fraudă, calea ferată are dreptul, pe lângă restituirea sumei plătite pe nedrept, la o sumă egală cu cea plătită fără să fie datorată, fără prejudiciul sancțiunilor penale şi contravenționale.

## Autovehicule însoțite

51.1. În caz de întârziere la încărcare a unui autovehicul dintr-o culpă imputabilă căii ferate sau la eliberarea cu întârziere a acestuia, calea ferată trebuie să plătească, atunci când cel îndreptățit dovedeşte că din aceasta a rezultat o pagubă, o despăgubire al cărei cuantum nu poate depăşi tariful de transport al vehiculului.

51.2. Dacă cel îndreptățit renunță la contractul de transport, în caz de întârziere la încărcare dintr-o culpă imputabilă căii ferate, tariful de transport al vehiculului şi al călătorilor este restituit celui îndreptățit. În plus, acesta poate cere, când face dovada că din această întârziere a rezultat o pagubă, o despăgubire al cărei cuantum nu poate depăşi tariful de transport al vehiculului.

51.3. În caz de pierdere a unui vehicul sau părți din acesta, despăgubirea care se plăteşte celui îndreptățit pentru paguba dovedită se calculează după valoarea uzuală a vehiculului şi nu poate depăşi suma stabilită în tarif.

51.4. În ceea ce priveşte obiectele plasate în vehicul, calea ferată nu este răspunzătoare decât de paguba cauzată din culpa sa. Despăgubirea totală care se plăteşte nu poate depăşi suma stabilită prin tarif.

51.5. Calea ferată nu răspunde de obiectele plasate în exteriorul vehiculului, decât în caz de dol.

51.6. O remorcă cu sau fără încărcătură este considerată ca un vehicul.

**Dispoziții comune privind răspunderea**

**Decăderea din dreptul de a invoca limitele de responsabilitate**

52.1. Dispozițiile art. 38, 39, 46-48 şi 51 din Regulament, care limitează despăgubirile la o anumită sumă, nu se aplică dacă s-a dovedit că paguba a rezultat datorită altor fapte pe care calea ferată le-a comis cu intenția de a provoca o astfel de pagubă.

52.2. În toate cazurile când pierderea totală sau parțială, avarierea sau întârzierea bagajelor înregistrate sau a autovehiculelor însoțite are drept cauză un dol sau o neglijență vădită, imputabilă căii ferate, călătorul trebuie despăgubit pentru paguba probată, până la concurența sumelor maxime prevăzute la art. 46, 47 şi 48.

**Dobânzi la despăgubire**

53.1. Când calculul despăgubirii implică convertirea sumelor exprimate în unități monetare străine, aceasta se face după cursul din ziua şi locul plății despăgubirii.

53.2. Cel îndreptățit poate să ceară dobânzi pentru despăgubire, calculate în procentul pe an prevăzut în tarif, cu începere din ziua reclamației prevăzute la art. 87 sau, dacă nu s-a făcut reclamația, din ziua chemării în judecată.

53.3. Cu toate acestea, pentru despăgubirile datorate potrivit art. 35 şi 36, dobânzile nu curg decât din ziua în care s-au produs faptele care au servit la stabilirea cuantumului lor, dacă această zi este după data reclamației sau chemării în judecată.

53.4. Dobânzile nu sunt datorate în ceea ce priveşte bagajele decât dacă despăgubirea depăşeşte nivelul stabilit în tarif pentru fiecare recipisă de bagaje.

53.5. În legătură cu bagajele, dacă cel îndreptățit nu prezintă căii ferate, într-un termen convenabil care îi este fixat, documentele justificative necesare pentru tratarea definitivă a reclamației, dobânzile nu curg între expirarea termenului fixat şi prezentarea efectivă a documentelor.

## Transportul mărfurilor

### Contractul de transport. Generalități

### Condițiile de acceptare la transport

54.1. Calea ferată efectuează transporturile conform Regulamentului atât timp cât:

54.1.1. - expeditorul se conformează normelor Regulamentului şi tarifelor;

54.1.2. - transportul este posibil cu personalul şi mijloacele de transport obişnuite;

54.1.3. - transportul nu este împiedicat de împrejurări pe care calea ferată nu le poate evita şi care nu depind de ea pentru a fi înlăturate.

54.2. Calea ferată nu este obligată să primească mărfurile pentru a căror încărcare, transbordare sau descărcare sunt necesare mijloace speciale, în afară numai de cazurile în care stațiile în care ar trebui să se facă asemenea operațiuni, dispun de aceste mijloace.

54.3. Calea ferată nu este obligată să primească decât mărfurile al căror transport se poate face fără întârziere.

54.4. În condițiile stabilite de calea ferată, stațiile pot să primească provizoriu în depozit transporturile care nu se pot expedia imediat cu plata tarifului corespunzator. Luarea în păstrare se face sub rezerva ca primirea pentru expediere şi aplicarea ştampilei de primire pe documentul de transport să aibă loc numai atunci când expedierea va fi posibilă. Calea ferată răspunde de marfă până la încheierea contractului de transport doar ca depozitar.

### Mărfuri excluse de la transport

55.1. Sunt excluse de la transport în condițiile prezentului Regulament:

55.1.1. - mărfurile al căror transport este interzis prin dispoziții legale sau pentru motive de ordine publică, fie chiar şi numai pe o porțiune din parcurs;

55.1.2. - obiectele care, datorită dimensiunilor şi masei lor sau însuşirilor, nu pot fi transportate cu instalațiile sau cu mijloacele ordinare în exploatare, fie numai pe o porțiune din parcurs;

55.1.3. - materiile şi obiectele excluse de la transport prin Regulamentul privind normele tehnice referitoare la transportul mărfurilor periculoase.

### Mărfuri admise la transport în anumite condiții

Categoriile de mărfuri prezentate în continuare se primesc la transport numai dacă, pe lângă condițiile generale, sunt îndeplinite şi condițiile speciale prevăzute pentru aceste mărfuri şi anume:

56.1. - materiile şi obiectele admise la transport în condițiile normelor tehnice privind transportul mărfurilor periculoase;

56.2. - mărfurile pentru care sunt stabilite condiții speciale, prin dispoziții legale administrative, economice, sanitare, veterinare, fitosanitare şi altele similare, în condițiile prevăzute de aceste dispoziții; însoțirea animalelor vii este obligatorie;

56.3. - mărfurile al căror transport, încărcare, descărcare sau transbordare prezintă greutăți privind manipularea față de mijloacele sau instalațiile căii ferate, admise la

transport în condițiile tehnice şi de exploatare convenite de către calea ferată cu clientul, pentru fiecare caz în parte;

56.4. - vehiculele feroviare care circulă pe roți proprii sunt admise la transport numai dacă se constată de către calea ferată că ele sunt apte de a circula pe roțile lor proprii, fapt atestat printr-o inscripție aplicată pe vehicul sau printr-un certificat special. Locomotivele, tenderele, automotoarele, trebuie să fie însoțite de un agent care să asigure întreținerea şi ungerea vehiculului;

56.5. - cadavrele se admit la transport numai ca expediții de vagoane şi numai pe baza autorizațiilor sanitare de transport mortuar eliberate conform legii. Însoțirea cadavrelor este obligatorie;

56.6. - mărfurile perisabile, animalele, păsările, peştele viu, albinele, vagoanele cu gabaritul de încărcare depăşit, vehiculele cu sarcina pe osie depăşită se primesc la transport în condițiile prevăzute în normele uniforme privind transporturile.

## Comandarea pentru încărcare a vagoanelor aparținând căii ferate

57.1. Expedițiile de vagoane complete se transportă şi se tarifează diferențiat ca:

57.1.1. - vagoane izolate sau grupuri de vagoane;

57.1.2. - trenuri complete de marfă comandate, dintre cele prevăzute în mersul de tren în vigoare;

57.1.3. - trenuri special comandate care circulă după mers special, necuprinse în mersul trenurilor.

57.2. Clientul depune, la stație sau la agenția de marfă, comandă scrisă pentru punerea la dispoziție a mijloacelor de transport, cu minimum 5 zile înainte de începerea încărcării. Calea ferată poate percepe tarife de urgență, dacă clienții solicită mijloacele de transport pentru încărcarea expedițiilor, în interiorul celor 5 zile de la depunerea comenzii.

57.3. Comanda trebuie să conțină următoarele: stația de destinație a expediției, felul mărfii, modul de prezentare la transport, cantitatea, data şi locul unde are loc încărcarea, tipul mijloacelor de transport, rechizitele necesare şi trenul cerut pentru expediere.

57.4. La comandarea mijloacelor de transport pentru încărcare sau cel mai târziu la punerea lor la încărcare, clientul trebuie să convină, în condițiile tarifului, împreună cu calea ferată asupra trenului cu care doreşte îndrumarea expediției sale. Ca urmare:

57.4.1. - clientul trebuie să predea expedția către calea ferată în termenele convenite pentru ca transportul să poată pleca cu trenul la ora programată;

57.4.2. - calea ferată trebuie să garanteze îndrumarea expediției cu trenul cerut;

57.4.3. - expeditorul plăteşte tariful orar de utilizare pentru mijloacele de transport care compun expedția până la următorul tren, dacă expedția nu a plecat din vina lui cu trenul convenit;

57.4.4. - când expedția nu a plecat cu trenul convenit din vina căii ferate, aceasta nu va percepe tariful orar de utilizare. Dacă din această cauză se depăşeşte termenul contractului de transport clientul are dreptul şi la despăgubirile prevăzute în Regulament;

57.4.5. - pentru mijloacele de transport încărcate care aşteaptă alt tren pentru îndrumare, ca urmare a faptului că expeditorul a prezentat scrisori de trăsură cu altă destinație decât cea din comandă, expeditorul plăteşte tariful orar de utilizare.

57.5. O dată cu depunerea comenzii, clientul depune la calea ferată garanția în lei sau valută prevăzută în tarife. Aceasta se restituie după încheierea contractului de transport.

57.6. Calea ferată poate încheia cu clienții cu care are relații stabile de afaceri convenții-cadru de încărcare - descărcare în care se reglementează modul cum se comandă mijloacele de transport pentru încărcare, locul de încărcare sau descărcare, modul de primire-predare a mărfurilor şi mijloacelor de transport goale sau încărcate, programarea încărcărilor, modul de decontare a tarifelor, avizarea transporturilor şi alte condiții. În acest caz, pentru aceşti clienți, nu se percepe garanție în lei sau valută.

57.7. Calea ferată nu este obligată să asigure pentru încărcare mijloace de transport de construcție specială dacă acestea nu sunt disponibile. În acest caz se vor oferi pentru încărcare vagoane şi containere de uz general.

57.8. Neînceperea încărcării în termen de 6 ore de la punerea mijloacelor de transport la dispoziția clientului, conform comenzii, înseamnă renunțarea tacită la încărcare şi dă dreptul căii ferate să facă venit garanția.

## Încheierea şi executarea contractului de transport

### Predarea la transport şi încărcarea mărfii

58.1. Expedițiile de marfă se predau căii ferate în zilele şi orele de serviciu afişate la stații şi agențiile comerciale. Predarea-primirea mărfii la transport este stabilită în normele uniforme privind transporturile.

58.2. Expeditorul răspunde de exactitatea şi identitatea mărfurilor ce se expediază în raport cu datele înscrise în actele de livrare şi scrisorile de trăsură, cât şi de integritatea mărfurilor încărcate de el în mijloacele de transport.

58.3. Expeditorul şi calea ferată convin cine execută încărcarea şi descărcarea mărfii în mijlocul de transport. În lipsa unei convenții, încărcarea şi descărcarea revine transportatorului pentru mesagerie şi coletărie şi, respectiv, expeditorului pentru vagoane complete şi containere.

58.4. Cu excepția cazului când încărcarea se face de calea ferată, expeditorul mărfii răspunde de toate consecințele unei încărcări defectuoase a mijloacelor de trasport şi trebuie să repare prejudiciul suferit din această cauză, chiar dacă încărcarea s-a făcut de altă persoană în numele expeditorului.

58.5. Masa maximă care poate fi încărcată în mijlocul de transport nu trebuie să depăşească o limită determinată de caracteristicile tehnice ale mijloacelor de transport şi ale liniilor din parcurs. Limitele de încărcare se publică prin grija căii ferate, conform art. 4.5.

58.6. Pentru încărcarea, stivuirea, fixarea şi protejarea mărfurilor în mijlocul de transport se aplică normele tehnice de încărcare a mijloacelor de transport.

58.7. Încărcătura vagoanelor descoperite şi a platformelor nu trebuie să depăşească gabaritul de încărcare admis pe liniile din parcurs. Dimensiunile gabaritului de încărcare sunt prevăzute în standardele de stat care se publică şi de calea ferată.

58.8. Transportul mărfurilor perisabile, vietăților, cu gabaritul de încărcare depăşit, cu sarcina pe osie depăşită, mesageria, transportul multimodal şi în mijloace particulare se execută în condiții speciale. Condițiile speciale şi tehnologia de transport se stabilesc în normele uniforme privind transporturile.

58.9. Materiile şi obiectele periculoase se transportă în condiţii speciale, cu respectarea normelor tehnice internaţionale şi interne.

58.10. Expediţiile transportate în condiţii speciale se pot tarifa după tarife speciale.

58.11. Vagoanele, containerele şi rechizitele de încărcare care aparţin căii ferate ce se pun la dispoziţia expeditorului pentru încărcare trebuie să fie în bună stare, curate şi corespunzătoare cu natura mărfii ce urmează a fi încărcată.

58.12. Expeditorul trebuie să verifice dacă mijloacele de transport şi rechizitele de încărcare aparţinând căii ferate, puse la dispoziţia sa, corespund transportului în bune condiţii.

58.13. Dacă expeditorul încarcă mijlocul de transport sau foloseşte rechizitele de încărcare fără obiecţiuni, operează prezumţia că acestea au fost corespunzătoare. Expeditorul răspunde de consecinţele utilizării unor mijloace de transport nepotrivite cu felul mărfii şi cu modul de prezentare a acesteia.

58.14. Calea ferată avizează pe expeditori despre punerea la dispoziţie a mijloacelor de transport pentru încărcare prin afişare în staţie. În convenţiile-cadru de încărcare-descărcare se pot prevedea alte modalităţi de avizare. Calea ferată nu este obligată în nici un caz să obţină de la clienţi o confirmare a avizării punerii mijloacelor de transport la dispoziţie.

58.15. Expeditorii trebuie să predea către calea ferată mijloacele de transport încărcate cu uşile, clapele sau gurile de golire închise, părţile mobile şi rechizitele montate.

58.16. În condiţiile prevăzute în normele uniforme, calea ferată se îngrijeşte de dezinfectarea, dezinsectizarea, curăţirea şi spălarea vagoanelor care aparţin căii ferate.

58.17. Transbordarea mărfurilor între vagoane de ecartament diferit sau în cazul defectării vagoanelor sau în orice altă împrejurare impusă de condiţiile de exploatare se execută de către calea ferată. Transbordarea mărfurilor care necesită mijloace sau condiţii speciale sau care prezintă un pericol deosebit pentru cei care le manipulează se efectuează, la cererea căii ferate, de către expeditor sau destinatar.

58.18. În cazul în care operaţiile de încărcare, descărcare sau transbordare a mărfurilor se efectuează de expeditor sau de destinatar, aceştia răspund pentru degradarea mijloacelor de transport, rechizitelor şi instalaţiilor căii ferate produse din vina lor, precum şi pentru pierderea părţilor mobile datorită nemontării lor după încărcare, descărcare sau transbordare.

## Încheierea contractului de transport

59.1. Contractul de transport se încheie în momentul când:

59.1.1. - staţia de expediţie a primit integral marfa care face obiectul expediţiei în condiţiile Regulamentului, însoţită de scrisoarea de trăsură, completată şi semnată de către expeditor;

59.1.2. - staţia de expediţie aplică ştampila cu data primirii pe exemplarele scrisorii de trăsură. Data imprimată de maşina, instalaţia sau dispozitivul respectiv echivalează cu ştampila staţiei.

59.2. Lipsa, neregulile din documentul de transport sau pierderea acestuia nu afectează existenţa, nici valabilitatea contractului de transport, care rămâne supus dispoziţiilor Regulamentului.

## Scrisoarea de trăsură

60.1. Calea ferată stabileşte modelele privind scrisoarea de trăsură şi modul ei de completare. Scrisorile de trăsură se tipăresc prin grija căii ferate sau de către clienţi cu aprobarea căii ferate.

60.2. Calea ferată publică, conform art. 4.5, reglementările referitoare la completarea scrisorii de trăsură care interesează pe expeditor.

60.3. Scrisoarea de trăsură trebuie să cuprindă următoarele menţiuni obligatorii:

60.3.1. - data întocmirii;

60.3.2. - numele şi adresa expeditorului; ca expeditor trebuie să fie înscrisă o singură persoană fizică sau juridică;

60.3.3. - denumirea staţiilor de expediţie şi destinaţie conform nomenclatorului staţiilor de cale ferată din tarif;

60.3.4. - numele şi adresa destinatarului; se admite numele unei singure persoane fizice sau juridice;

60.3.5. - numărul şi seria sigiliilor aplicate;

60.3.6. - denumirea mărfii, iar pentru expediţiile de coletărie şi mesagerie, după caz, câtimea, felul ambalajului, marca şi numărul coletelor şi, în plus, pentru vagoanele particulare tara, pentru mărfurile a căror încărcare incumbă expeditorului;

60.3.7. - enumerarea detaliată a anexelor la scrisoarea de trăsură necesare formalităţilor administrative în parcurs;

60.3.8. - numărul mijlocului de transport;

60.3.9. - masa brută a mărfii şi alte elemente de calcul care să permită determinarea cantităţii de marfă a expediţiei exprimată sub alte forme;

60.3.10. - menţiunea de francare, în sensul că tarifele de transport se plătesc la expediere sau când se depune un depozit de francare.

60.4. Nu este admisă adăugarea altor anexe decât cele prevăzute în Regulament şi nici folosirea altui tip de document de transport.

60.5. Cu o singură scrisoare de trăsură pot fi predate la transport:

60.5.1. - obiecte indivizibile şi de dimensiuni excepţionale a căror încărcare necesită mai mult de un vagon;

60.5.2. - expediţiile încărcate în mai multe vagoane, dacă dispoziţiile speciale ale tarifelor permit aceasta pentru întregul parcurs. În acest caz, grupul de vagoane constituie o expediţie distinctă. Dispoziţiile ulterioare date de expeditor nu trebuie să aibă ca efect despărţirea vagoanelor predate la transport cu o singură scrisoare de trăsură.

60.6. Nu pot fi predate la transport cu un singur document de transport:

60.6.1. - mărfurile care, datorită naturii lor, nu pot fi încărcate în comun cu alte mărfuri în acelaşi vagon;

60.6.2. - mărfurile admise la transport în anumite condiţii când încărcarea lor în comun cu alte mărfuri este interzisă prin normele tehnice privind mărfurile periculoase;

60.6.3. - mărfurile a căror încărcare în comun ar contraveni normelor legale în vigoare;

60.6.4. - mărfurile a căror încărcare este în sarcina căii ferate, pe acelaşi document cu cele a căror încărcare este în sarcina expeditorului;

60.7. Pentru expedițiile care circulă şi pe linii cu ecartament îngust, numărul scrisorilor de trăsură este determinat de încărcarea vagoanelor de cale normală.

60.8. Modul de lucru şi răspunderile în cazul utilizării scrisorii de trăsură electronice se stabilesc prin normele uniforme.

**Răspunderea pentru mențiunile din scrisoarea de trăsură**

61.1. Expeditorul răspunde de exactitatea indicațiilor şi a declarațiilor înscrise, prin grija sa, în scrisoarea de trăsură. El suportă toate consecințele rezultate din faptul că aceste declarații sau indicații sunt incorecte, incomplete, prescurtate, insuficiente, neprecise sau scrise în alte rubrici decât în cele rezervate pentru fiecare din ele. Dacă o rubrică este insuficientă, printr-o mențiune făcută în acea rubrică, expeditorul va indica unde se găseşte în scrisoarea de trăsură completarea indicațiilor sale.

61.2. Pentru expedițiile încărcate de expeditor, mențiunile din scrisoarea de trăsură referitoare la masa mărfii sau la numărul coletelor nu fac dovada împotriva căii ferate decât dacă verificarea acestei mase şi a numărului coletelor a fost făcută efectiv de către calea ferată şi certificată în scris pe documentul de transport.

## Plata prestației de transport

62.1. Tarifele de transport şi accesorii sunt plătite de către expeditor dacă nu există o convenție contrară între expeditor şi calea ferată.

62.2. Atunci când tarifele sunt în sarcina destinatarului şi când destinatarul nu a ridicat scrisoarea de trăsură şi nici nu a modificat contractul de transport, expeditorul rămâne obligat la plata tarifelor.

62.3. Dacă cheltuielile nu pot fi stabilite exact în momentul predării mărfii la transport, calea ferată pretinde drept garanție depunerea unei sume reprezentând aproximativ aceste cheltuieli. Decontarea cu expeditorul se face după eliberarea mărfii în stația de destinație.

62.4. Plata către calea ferată a tarifelor de transport se face:

62.4.1. - cu ocazia încheierii contractului de transport;

62.4.2. - o dată cu eliberarea mărfii;

62.4.3. - prin facturarea periodică, atunci când între calea ferată şi client există convenție de plată centralizată a tarifelor de transport;

62.5. În cazul întârzierii plății prețului de transport, calea ferată este în drept:

62.5.1. - să perceapă majorări de întârziere, prevăzute în tarife;

62.5.2. - să refuze sau să oprească transporturile pentru răi platnici.

62.6. Amenzile vamale şi ale altor autorități administrative stabilite în contul căii ferate care se referă la expediții se încasează de la expeditor sau destinatar, după caz.

## Declararea interesului la eliberare

63.1. Orice expediție poate face obiectul unei declarații a interesului la eliberare, înscrisă pe scrisoarea de trăsură, percepându-se tariful respectiv. Condițiile de declarare a interesului la eliberare se stabilesc în normele uniforme privind transporturile.

63.2. Din motive de exploatare calea ferată poate introduce restricții în aplicarea declarării interesului la eliberare.

## Rambursе şi deburse

64.1. Expeditorul poate încărca expediția sa cu un ramburs până la o valoare egală cu valoarea mărfii.

64.2. Calea ferată nu este obligată să achite expeditorului rambursul decât dacă suma i-a fost plătită de destinatar. Valoarea rambursului trebuie pusă la dispoziția expeditorului în termen de 30 de zile de la achitarea lui de către destinatar.

64.3. Dacă marfa a fost eliberată destinatarului, fără să se fi încasat în prealabil rambursul, calea ferată este obligată să plătească expeditorului valoarea pagubei până la maximum suma rambursului, păstrându-şi dreptul său de acțiune contra destinatarului.

64.4. Debursele se efectuează pentru executarea unor operațiuni legate de marfa transportată.

64.5. Transporturile încărcate cu rambursе şi deburse sunt supuse perceperii unor tarife.

64.6. Rambursele şi debursele se admit în conformitate cu prevederile normelor uniforme privind transporturile.

## Starea, ambalarea şi marcarea mărfii

65.1. Când natura mărfii cere ca ea să fie ambalată, expeditorul trebuie să o protejeze astfel încât ea să fie ferită de pierderea totală sau parțială, precum şi de avarii în timpul transportului şi să nu poată pricinui pagube persoanelor, mediului, instalațiilor căii ferate sau celorlalte mărfuri. Expeditorul trebuie să folosească ambalajele care corespund standardelor sau altor norme tehnice în vigoare.

65.2. Când se prezintă pentru transport o marfă cu semne vizibile de deteriorare, degradare, calea ferată poate pretinde expeditorului să-şi ia asupra sa răspunderea, făcând mențiuni în acest sens în scrisoarea de trăsură.

65.3. Ambalajul se consideră ca suficient în cazul în care se apreciază că el protejează marfa, de la predarea ei la transport până la eliberarea ei destinatarului, de riscurile inerente la transport şi de consecințele lor.

65.4. Dacă, ținând seama de dispozițiile de mai sus, se apreciază că ambalarea este necesară, stația de expediție poate să refuze expediția chiar şi atunci când expeditorul recunoaşte, sub semnătură în scrisoarea de trăsură, lipsa, insuficiența sau defectuozitatea ambalajului.

65.5. Expeditorul este răspunzător de consecințele lipsei, insuficienței sau defectuozității ambalajului, conform mențiunilor din scrisoarea de trăsură, inclusiv de viciile ascunse ale ambalajului. Expeditorul este obligat să repare paguba suferită de calea ferată din această cauză.

65.6. Mărfurile care prin natura lor nu au nevoie de ambalaj se primesc la transport neambalate. Calea ferată poate să pretindă ca aceste mărfuri neambalate să fie prezentate la transport în unități de manipulare mai mari (legături, pachete, palete, containere, o anumită masă pe colet şi alte modalități care facilitează operațiile de manipulare).

65.7. La expedițiile de vagoane complet acoperite sau containere, expeditorul trebuie să introducă în interiorul acestora datele de identificare ale expediției care să corespundă cu cele din scrisoarea de trăsură.

65.8. La expedițiile de coletărie sau mesagerie, expeditorul este obligat să aplice pe fiecare colet etichete de identificare sau inscripții exterioare distincte, care nu se

pot şterge, fixate rezistent, care să nu permită confuzii şi să corespundă datelor din scrisoarea de trăsură. Fiecare colet va avea înscris cât mai vizibil un număr de ordine, masa netă şi brută.

65.9. La expediţiile de vagoane sau containere, expeditorul este obligat să aplice pe ambele părţi ale acestora, în locurile special stabilite, etichete care să permită identificarea transportului. Calea ferată poate pretinde folosirea unor etichete tipizate.

65.10. Dacă la transportul unor mărfuri sunt necesare măsuri speciale de manipulare, depozitare şi precauţie, în funcţie de natura lor, expeditorul trebuie să aplice etichete sugestive, care să indice modul de manipulare şi depozitare a mărfurilor. Calea ferată poate pretinde folosirea unor etichete tipizate.

65.11. Coletele, paletele, containerele şi vagoanele cu etichete sau inscripţii vechi neîndepărtate nu se primesc la transport.

65.12. Mărfurile ce se transportă în vrac în vagoane descoperite trebuie astfel însemnate sau marcate de expeditor încât sustragerea din conţinut să nu fie posibilă fără urme vizibile.

## Aplicarea sigiliilor

66.1. Expeditorul trebuie să aplice sigilii proprii la toate sistemele de închidere-deschidere care permit accesul în interiorul vagoanelor acoperite, containerelor, boxpaletelor cu capac, mijloacelor acoperite cu prelate şi alte dispozitive ce se sigilează, încărcate de el. Pentru expediţiile însoţite nu este obligatorie sigilarea.

66.2. Sigiliile trebuie astfel confecţionate şi aplicate, încât să nu permită înlocuirea sau violarea lor fără urme vizibile.

66.3. Calea ferată aplică sigiliile sale ori de câte ori consideră că este în interesul ei să execute sigilarea.

66.4. Calea ferată stabileşte modelul sigiliilor aplicate de expeditor.

66.5. Calea ferată poate să refuze la transport expediţiile ale căror sigilii aplicate de predător, organele vamale sau alte autorităţi administrative sunt deteriorate sau defectuoase.

66.6. Calea ferată poate admite folosirea de către expeditor a unor încuietori speciale.

## Verificarea de către calea ferată

67.1. Calea ferată are totdeauna dreptul să verifice dacă expediţia corespunde menţiunilor făcute de expeditor în scrisoarea de trăsură şi dacă normele referitoare la transportul mărfurilor admise în anumite condiţii au fost respectate.

67.2. Rezultatul verificării menţiunilor înscrise de expeditor în documentul de transport trebuie să fie înscrise în acesta.

67.3. În cazul când se constată la colete, la mijlocul de transport, la sigilii, la semnele de marcaj sau la mărfuri urme de violare, pierderi, scurgeri, alterări, avarieri, substituiri, diluări, scăderi de masă peste toleranţele legale, se verifică conţinutul expediţiei. Rezultatul verificării se consemnează într-un proces-verbal de constatare. La verificarea conţinutului expediţiei, expeditorul sau destinatarul trebuie să fie invitat la verificare după cum aceasta are loc în staţia de predare, în parcurs sau în staţia de destinaţie. Dacă cel invitat nu se prezintă, verificarea se face de către agenţii căii ferate în prezenţa organelor de poliţie sau a unui specialist autorizat sau a doi martori care nu sunt salariaţi ai căii ferate.

Cheltuielile produse cu verificarea se suportă, după caz, de expeditor sau destinatar, în afară de cazul când verificarea se face din vina căii ferate.

67.4. Când, în urma verificării, se constată o altă masă, altfel de marfă sau alte date care modifică prețul de transport, se recalculează tarifele şi se stabilesc diferențele de tarif.

Masa constatată de către calea ferată rămâne determinantă pentru calcularea tarifelor de transport.

67.5. Când, cu ocazia verificărilor, se constată pagube, se stabilesc elementele necesare calculului despăgubirilor.

## Supraîncărcături

68.1. Se consideră supraîncărcătură cantitatea de marfă care depăşeşte limita de încărcare admisă în funcție de caracteristicile constructive ale vagonului sau containerului, respectiv de sarcina admisă pe osie sau pe metru liniar de vagon. Se consideră, de asemenea, supraîncărcătură depăşirea limitei de încărcare a paletelor care aparțin căii ferate sau a celor aparținând clienților pe care le manipulează calea ferată.

68.2. Supraîncărcătura constatată în stația de predare trebuie să fie descărcată de expeditor.

68.3. Supraîncărcătura constatată în parcurs se descarcă de predătorul avizat în acest sens. Supraîncărcătura poate fi descărcată şi de calea ferată, pe cheltuiala expeditorului. Supraîncărcăturile descărcate de calea ferată se pun la dispoziția expeditorului.

68.4. Dacă cel îndreptățit dispune ca supraîncărcătura să fie expediată la stația de destinație a încărcăturii principale, la o altă stație de destinație sau să fie înapoiată la stația de expediție, aceasta se tratează ca o expediție distinctă.

## Tarife suplimentare

69.1. Tarifele suplimentare sunt garantate prin dreptul de gaj al căii ferate privind marfa, oricare ar fi locul unde s-au constatat faptele care justifică perceperea lor.

69.2. Calea ferată poate să perceapă un tarif suplimentar pentru:

69.2.1. - declararea incorectă, inexactă sau incompletă a materiilor şi obiectelor periculoase excluse sau admise condiționat la transport, potrivit normelor tehnice privind transportul mărfurilor periculoase;

69.2.2. - depăşirea limitei de încărcare, când mijlocul de transport a fost încărcat de expeditor;

69.2.3. - necurățirea mijloacelor de transport după descărcare sau nemontarea părților mobile ale acestora la locul lor;

69.2.4. - alte cauze prevăzute în tarif.

69.3. Nu se percep tarife suplimentare în cazul când supraîncărcarea a intervenit în parcurs din cauza influențelor atmosferice, dacă se dovedeşte că încărcătura nu depăşea limita de încărcare în momentul predării la transport.

## Documente pentru formalitățile administrative

70.1. Expeditorul trebuie să anexeze la scrisoarea de trăsură documentele necesare pentru îndeplinirea formalităților vamale, fiscale, de poliție, sanitar-veterinare, fitosanitare sau reglementate de alte autorități, înainte de eliberarea mărfii. Aceste documente trebuie să se refere numai la mărfurile care fac obiectul aceleiaşi scrisori

de trăsură, dacă normele organelor vamale, ale autorităților administrative publice sau ale căii ferate nu dispun altfel.

70.2. Dacă expeditorul asistă el însuşi la îndeplinirea formalităților cerute de organele vamale sau de alte autorități administrative publice ori este reprezentat printr-un mandatar, este de ajuns ca aceste documente să fie prezentate cu ocazia îndeplinirii formalităților menționate. În acest caz, expeditorul va înscrie în rubrica "mențiuni ale expeditorului" din scrisoarea de trăsură, cine şi unde îi îndeplineşte formalitățile.

70.3. Calea ferată nu este obligată să verifice dacă documentele prezentate sunt suficiente şi exacte.

70.4. Expeditorul răspunde față de calea ferată pentru orice pagube care rezultă din lipsa, insuficiența sau inexactitatea acestor documente şi neefectuarea mențiunilor în scrisoarea de trăsură, în afară de cazul în care calea ferată este în culpă.

70.5. Calea ferată răspunde, în caz de culpă, de consecințele pierderii, nefolosirii sau folosirii greşite a anexelor la scrisoarea de trăsură.

70.6. Expeditorul este obligat să se conformeze prescripțiilor vamale sau ale altor autorități administrative privitoare la ambalaj şi la acoperirea cu prelate a mărfurilor.

**Îndeplinirea formalităților administrative**

71.1. În cursul transportului, formalitățile cerute de organele vamale sau de alte autorități administrative publice se îndeplinesc de calea ferată, fără garantarea plății taxelor vamale care revin potrivit legii importatorului sau comisionarului în vamă, după caz.

Calea ferată poate să încredințeze această sarcină unui mandatar.

71.2. În îndeplinirea acestor formalități, calea ferată răspunde de culpa sa sau a mandatarului său. Eventuala despăgubire nu poate niciodată să depăşească pe cea prevăzută în caz de pierdere a mărfii.

71.3. Expeditorul, printr-o mențiune făcută în scrisoarea de trăsură, sau destinatarul, în cazul când are dreptul să modifice contractul de transport, poate cere:

71.3.1. - să asiste el însuşi la aceste formalități sau să fie reprezentat de un mandatar, cu precizarea stației unde se vor efectua formalitățile;

71.3.2. - să îndeplinească el însuşi aceste formalități sau să fie îndeplinite de un mandatar, potrivit legii;

71.3.3. - să plătească taxele vamale, alte tarife şi cheltuieli, când asistă, el însuşi sau mandatarul său, la formalități ori le îndeplineşte, în condițiile legii. Nici expeditorul nici destinatarul care au dreptul la dispoziție, nici mandatarul lor nu pot lua în primire marfa, decât în condițiile legii.

71.4. Calea ferată hotărăşte, conformându-se normelor vamale, dacă marfa trebuie transportată la biroul vamal sau dacă vămuirea trebuie să aibă loc în stație.

Cheltuielile ocazionate sunt garantate prin dreptul de gaj al căii ferate privind marfa.

71.5. Dacă procedura pentru îndeplinirea formalităților cerute de expeditor nu poate fi executată, calea ferată procedează în modul pe care îl socoteşte cel mai avantajos pentru interesele celui îndreptățit şi aduce la cunoştința expeditorului măsurile luate.

71.6. Dacă expeditorul a înscris în scrisoarea de trăsură o menţiune de francare care include taxele vamale, calea ferată poate să îndeplinească formalităţile vamale la alegerea sa, fie în cursul transportului, fie la destinaţie.

71.7. Destinatarul poate să îndeplinească formalităţile vamale la staţia de destinaţie, dacă prin scrisoarea de trăsură se cere vămuirea la destinaţie sau dacă, în lipsa acestei cereri, marfa a sosit nevămuită.

71.8. Dacă în termenul fixat de tariful în vigoare, în staţia de destinaţie, formalităţile vamale nu sunt îndeplinite nici de destinatar, nici de mandatarul expeditorului, iar scrisoarea de trăsură nu a fost scoasă de la casa staţiei, calea ferată consideră expediţia împiedicată la eliberare procedând conform Regulamentului.

71.9. Expediţiile sosite în staţia de destinaţie nevămuite se avizează către destinatar şi din acest moment stau la dispoziţia lui în condiţiile art. 73 până ce acesta obţine liberul de vamă conform legii. Pentru executarea în staţia de destinaţie a altor formalităţi administrative se procedează similar.

71.10. Destinatarul poartă răspunderea integrală pentru neachitarea în termen a taxelor vamale.

## Termenele contractului de transport

72.1. Termenele contractului de transport pentru vagoane complete încep să curgă de la ora 24 a zilei când marfa a fost primită la transport şi însumează:

72.1.1. - termenul de expediere 24 ore;

72.1.2. - termenul de transport, pentru fiecare fracţiune indivizibilă de 400 km de câte 48 ore;

72.1.3. - termen suplimentar de 24 ore, o singură dată, pentru trecerea de pe liniile principale pe liniile secundare sau înguste şi invers; liniile principale se publică în tarife;

72.1.4. - termenele suplimentare stabilite prin normele uniforme.

72.2. Distanţele se raportează la ruta tarifară.

72.3. Termenele contractului de transport se prelungesc, cu excepţia unei culpe imputabile căii ferate, cu durata staţionării necesare pentru:

72.3.1. - verificarea expediţiei, din care rezultă diferenţe faţă de menţiunile făcute de expeditor în scrisoarea de trăsură;

72.3.2. - îndeplinirea formalităţilor cerute de organele vamale sau de alte autorităţi administrative;

72.3.3. - modificarea contractului de transport;

72.3.4. - tratamente speciale ce trebuie acordate mărfii;

72.3.5. - transbordarea sau refacerea unei încărcături efectuate defectuos de către expeditor;

72.3.6. - circulaţia pe mare, pe căi navigabile interioare sau cu mijloace rutiere, dacă nu există legătură feroviară;

72.3.7. - pentru alte cazuri prevăzute în normele uniforme;

72.3.8. - orice întrerupere a traficului care împiedică în mod temporar începerea sau continuarea transportului (calamităţi naturale, evenimente de cale ferată, incendii, greve şi alte situaţii excepţionale).

Cauza şi durata acestor prelungiri trebuie să fie menţionate de calea ferată în scrisoarea de trăsură. Dacă este cazul, ele pot fi dovedite prin alte mijloace.

72.4. Termenul contractului de transport se suspendă sâmbătă, duminică şi în zilele de sărbători legale, atunci când calea ferată nu lucrează în aceste zile, dacă a făcut public acest fapt.

72.5. Când termenul contractului de transport trebuie să ia sfârşit după ora de terminare a programului staţiei de destinaţie, expirarea acestui termen se amână până la trecerea a două ore de la ora când se reîncepe programul staţiei.

72.6. În cadrul termenului contractului de transport, expediţia trebuie să sosească în staţia de destinaţie şi să fie avizată destinatarului. Pentru expediţiile care nu pot ajunge în staţia de destinaţie, deoarece liniile de descărcare ale destinatarului sunt inaccesibile din vina lui, termenul de executare a contractului de transport se încheie odata cu avizarea destinatarului asupra opririi acestor transporturi în parcurs. În acest caz mijloacele de transport stau la dispoziţia clientului în condiţiile articolului 73.

72.7. Calea ferată poate stabili şi alte termene ale contractului de transport prin normele uniforme privind transporturile.

## Regimul mijloacelor de transport aflate la dispoziţia clientului

73.1. Pe durata cât mijloacele de transport şi rechizitele stau la dispoziţia clientului pentru încărcare, descărcare, transbordare, aranjarea încărcăturii, împiedicarea la transport, împiedicarea la eliberare, executarea dispoziţiei ulterioare, executarea operaţiilor administrative, vămuire se percep tarife orare de utilizare a mijloacelor de transport.

Pe durata când calea ferată nu lucrează, în condiţiile prevăzute la art. 72.4 sau din cauza accidentelor sau catastrofelor de cale ferată, precum şi din motive de forţă majoră, calea ferată nu percepe tarife orare de utilizare.

73.2. Pentru mijloacele de transport şi rechizitele de încărcare aparţinând căii ferate străine se percep tarife orare de utilizare în concordanţă cu chiriile plătite în traficul internaţional.

73.3. Pe perioada când staţia de cale ferată nu are program de lucru, se întrerupe perceperea tarifului orar de utilizare pentru vagoanele puse la dispoziţie pentru încărcare, descărcare, transbordare la clienţii deserviţi de staţia respectivă.

73.4. Tarifele orare de utilizare se plătesc de expeditor sau destinatar după cum mijloacele de transport au stat la dispoziţia acestora.

73.5. Evidenţa mijloacelor de transport puse la dispoziţia clienţilor în vederea calculării tarifului orar de utilizare a mijloacelor de transport se ţine de calea ferată.

## Eliberarea mărfii la destinaţie

74.1. Calea ferată avizează pe destinatar, despre sosirea şi punerea la dispoziţie a expediţiilor pentru descărcare, prin afişare în staţia de destinaţie. Clienţii care au convenţie cadru de încărcare-descărcare cu calea ferată, stabilesc modul de avizare a sosirii expediţiilor, în aceste convenţii. Calea ferată nu este obligată în nici un caz să obţină de la clienţi o confirmare a avizării transporturilor.

74.2. Calea ferată este obligată să remită destinatarului un exemplar al scrisorii de trăsură şi să elibereze marfa în staţia de destinaţie contra semnăturii de primire. Eliberarea mărfii este condiţionată de respectarea condiţiilor convenite pentru plata creanţelor.

74.3. Sunt asimilate eliberării mărfii, când sunt efectuate conform normelor în vigoare la staţii de destinaţie:

74.3.1. - predarea mărfii către autoritățile vamale sau fiscale, în antrepozitele lor, când acestea nu se găsesc sub paza căii ferate;

74.3.2. - antrepozitarea la calea ferată a mărfii sau depozitarea ei la expediționari, comisionari ori într-un antrepozit public.

74.4. Convențiile încheiate cu destinatarul stabilesc obligația căii ferate să predea marfa destinatarului în altă parte decât în stația de destinație, pe o linie industrială, într-un depozit sau în alte locuri similare.

74.5. După sosirea mărfii în stația de destinație, destinatarul poate cere căii ferate să-i remită scrisoarea de trăsură şi să-i elibereze marfa.

74.6. Destinatarul trebuie să descarce complet mijloacele de transport, să le curețe de orice resturi care provin de la marfa descărcată, să îndepărteze sigiliile şi etichetele vechi, să închidă uşile şi clapele, să monteze părțile mobile ale vagoanelor înainte de a le preda căii ferate. Calea ferată poate face ea aceste operații pe cheltuiala destinatarului în condițiile prevăzute în normele uniforme.

74.7. Dacă este constatată pierderea mărfii sau dacă marfa nu a sosit la expirarea termenului contractului de transport, destinatarul poate să-şi valorifice în nume propriu, față de calea ferată, drepturile care îi revin din contractul de transport cu condiția să execute în prealabil obligațiile ce-i sunt impuse prin contractul de transport.

74.8. Dacă o parte din mărfurile menționate în scrisoarea de trăsură lipsesc la eliberare, totalul sumelor care rezultă din scrisoarea de trăsură trebuie să fie plătite. Destinatarul are dreptul de a reclama restituirea tarifelor pentru mărfurile neeliberate.

74.9. Calea ferată are asupra mărfurilor drepturile unui creditor gajist pentru totalitatea creanțelor ce i se cuvin din executarea transportului. Aceste drepturi subzistă atâta timp cât marfa se găseşte în posesia căii ferate sau a unei terțe persoane ce o deține în numele ei.

## Constatarea pierderii sau a avarierii mărfii

75.1. Când o pierdere parțială sau o avariere este descoperită sau presupusă de calea ferată sau când ea este invocată de cel îndreptățit, trebuie să se întocmească fără întârziere şi dacă este posibil, în prezența celui îndreptățit, un proces-verbal prin care se constată starea mărfii, masa sa şi, pe cât posibil, mărimea pagubei, cauza acesteia şi momentul când s-a produs.

O copie a acestui proces-verbal trebuie să fie înmânată gratuit celui îndreptățit.

75.2. Când cel îndreptățit nu acceptă constatările din procesul-verbal, el poate cere ca starea şi masa mărfii, precum şi cauza şi valoarea pagubei să fie constatate de un expert sau specialist autorizat numit de părți sau un expert desemnat pe cale judiciară.

75.3. Cel îndreptățit poate, fără să facă nici o dovadă, să considere marfa ca pierdută când ea nu a fost eliberată destinatarului sau nu a fost pusă la dispoziția lui în cele 30 de zile care urmează termenului contractului de transport.

75.4. Pierderile totale descoperite sau invocate se cercetează de calea ferată, rezultatul investigațiilor comunicându-se celor interesați.

Pentru urmărirea transporturilor, la cererea beneficiarilor, calea ferată percepe tarife.

75.5. Cel în drept, primind plata despăgubirii pentru marfa pierdută, poate să ceară să fie avizat imediat în cazul când marfa este găsită, dar nu mai târziu de 12 luni de la data primirii despăgubirii.

75.6. În termen de 30 de zile de la primirea avizului de găsire a mărfii, cel în drept poate să ceară ca marfa să-i fie eliberată, fără cheltuieli, fie în stația de expediție, fie în stația de destinație prevăzută în scrisoarea de trăsură, în schimbul restituirii despăgubirii pe care a primit-o şi cu rezerva acordării tuturor drepturilor la indemnizările pentru întârziere, prevăzute de tarife.

75.7. Când termenele de mai sus nu sunt respectate, calea ferată poate dispune de marfă, fie prin utilizarea în interesul propriu, fie prin valorificare prin licitație.

75.8. Sumele obținute din valorificarea transporturilor se fac venit al căii ferate.

## Rectificarea încasărilor

76.1. În caz de aplicare greşită a unui tarif sau de greşeală de calcul la încasarea tarifelor, ceea ce nu s-a încasat trebuie plătit şi ceea ce s-a încasat în plus trebuie restituit.

76.2. Suma neîncasată se plătește către calea ferată de expeditor sau destinatar potrivit mențiunii de francare din scrisoarea de trăsură.

76.3. Pentru sumele datorate în temeiul prezentului articol curge o dobândă stabilită prin tarife, din ziua punerii în întârziere pentru plată sau din ziua reclamației ori, dacă nu a avut loc nici punerea în întârziere, nici reclamație, din ziua chemării în judecată.

Sumele încasate în minus din vina salariaților căii ferate se vor achita de clientul care a efectuat plata inițial, fără dobândă.

Dacă cel îndreptățit nu prezintă căii ferate documentele justificative necesare pentru tratarea definitivă a reclamației, într-un termen acceptabil care i s-a fixat, dobânzile nu curg de la expirarea termenului fixat şi până la prezentarea efectivă a documentelor.

## Modificarea contractului de transport

### Modificarea contractului de transport de către expeditor

77.1. Expeditorul poate să modifice contractul de transport prin dispoziții ulterioare, indicând:

77.1.1. - retragerea mărfii la stația de expediție;

77.1.2. - oprirea mărfii în parcurs;

77.1.3. - amânarea eliberării mărfii;

77.1.4. - eliberarea mărfii unei alte persoane decât destinatarului înscris în scrisoarea de trăsură;

77.1.5. - eliberarea mărfii la o altă stație decât stația de destinație înscrisă în scrisoarea de trăsură;

77.1.6. - înapoierea mărfii la stația de expediție.

77.2. Calea ferată poate extinde dreptul expeditorului privind modificarea contractului cu următoarele:

77.2.1. - stabilirea unui ramburs;

77.2.2. - majorarea, micşorarea sau anularea unui ramburs;

77.2.3. - preluarea în sarcina sa a tarifelor unei expediții nefrancate sau majorarea celor luate în sarcina sa.

77.3. În nici un caz dispozițiile nu trebuie să aibă ca efect divizarea expediției.

77.4. Aceste dispoziţii trebuie să fie date printr-o declaraţie în forma prevăzută de calea ferată. Declaraţia trebuie reprodusă şi semnată de expeditor pe duplicatul scrisorii de trăsură ce trebuie prezentat căii ferate.

Orice dispoziţie dată într-o altă formă decât cea prevăzută este nulă.

77.5. Când calea ferată dă curs dispoziţiilor expeditorului fără să ceară prezentarea duplicatului, ea este răspunzătoare faţă de clienţi de paguba care ar rezulta din această cauză. Eventuala despăgubire nu trebuie să depăşească despăgubirea prevăzută în caz de pierdere a mărfii.

77.6. Dreptul expeditorului de a modifica contractul de transport, chiar dacă este în posesia duplicatului scrisorii de trăsură, se stinge în cazul în care expediţia a fost eliberată destinatarului.

## Modificarea contractului de transport de către destinatar

78.1. Când expeditorul nu a luat în sarcina sa tarifele aferente transportului pe calea ferată de destinaţie şi nu a făcut în scrisoarea de trăsură menţiunea "destinatar neautorizat să dea dispoziţii ulterioare", destinatarul poate, prin dispoziţii ulterioare, să modifice contractul de transport indicând:

78.1.1. - oprirea mărfii în parcurs;

78.1.2. - amânarea eliberării mărfii;

78.1.3. - eliberarea mărfii pe calea ferată de destinaţie unei alte persoane decât destinatarului înscris în scrisoarea de trăsură;

78.1.4. - eliberarea mărfii pe calea ferată de destinaţie la o altă staţie decât staţia de destinaţie înscrisă în scrisoarea de trăsură, cu excepţia unor dispoziţii contrare tarifelor;

78.1.5. - modul de îndeplinire a formalităţilor vamale sau ale altor autorităţi administrative publice.

Dispoziţiile destinatarului nu sunt executorii decât după intrarea expediţiei pe reţeaua căii ferate de destinaţie.

78.2. Dreptul destinatarului de a modifica contractul de transport se stinge în cazul în care:

78.2.1. - a ridicat scrisoarea de trăsură;

78.2.2. - a acceptat marfa;

78.2.3. - şi-a valorificat drepturile în conformitate cu art. 81;

78.2.4. - a indicat o persoană şi aceasta a ridicat scrisoarea de trăsură sau şi-a valorificat dreptul în conformitate cu art. 74.

78.3. Dacă destinatarul a dispus ca marfa să fie eliberată unei persoane, aceasta nu este autorizată să modifice contractul de transport.

78.4. În caz că transportul circulă numai pe reţeaua unei căi ferate, dispoziţiile din prezentul articol nu se aplică.

În acest caz, dreptul de a dispune asupra expediţiei poate aparţine destinatarului, din momentul încheierii contractului de transport, dacă pe scrisoarea de trăsură este făcută o menţiune în acest sens de către expeditor. Dispoziţiile date de destinatar sunt similare cu cele pe care le poate da expeditorul.

## Executarea dispoziţiilor ulterioare

79.1. Calea ferată nu poate refuza executarea dispoziţiilor ulterioare date de expeditor sau destinatar, nici întârzia executarea lor, în afară de cazurile în care:

79.1.1. - executarea nu mai este posibilă în momentul în care dispoziţiile sosesc la staţia care trebuie să le execute;

79.1.2. - executarea este de natură a perturba serviciul normal al exploatării;

79.1.3. - executarea este contrară actelor normative în vigoare;

79.1.4. - valoarea mărfii, când este vorba de o schimbare a staţiei de destinaţie, nu acoperă, după aprecierea căii ferate, toate tarifele care vor greva marfa la sosirea la noua sa destinaţie, numai dacă aceste tarife nu se plătesc sau plata lor nu se garantează imediat.

79.2. Cel care a dat dispoziţii este înştiinţat cât mai curând posibil despre piedicile care se opun executării lor. Când calea ferată nu este în măsură să prevadă aceste modificări, cel care a dat dispoziţiile suportă toate consecinţele care rezultă din începerea executării lor.

79.3. Tarifele şi cheltuielile care se ivesc din executarea unei dispoziţii, cu excepţia celor care rezultă din vina căii ferate trebuie să fie plătite de expeditor sau de destinatar, în conformitate cu menţiunea de francare.

79.4. Calea ferată este răspunzătoare, în cazul când este vinovată, de consecinţele neexecutării sau executării inexacte a unei dispoziţii. Cu toate acestea, eventuala despăgubire nu trebuie să fie niciodată mai mare decât cea prevăzută în caz de pierdere a mărfii.

79.5. Tarifele de transport se calculează pe distanţele parcurse efectiv, ca urmare a executării dispoziţiei ulterioare. Tarifele aplicabile sunt cele în vigoare pe fiecare din aceste parcursuri, în ziua plăţii.

Dispoziţiile de mai sus sunt aplicabile, prin analogie, tarifelor accesorii şi altor cheltuieli, precum şi cursurilor de convertire.

## Împiedicarea la transport

80.1. Constituie împiedicare la transport faptul că începerea sau continuarea transportului este împiedicată sau nu mai este posibilă pe itinerarul prevăzut. Pot constitui împiedicări la transport calamităţile naturale (inundaţii, înzăpeziri şi alte fenomene naturale care pot opri continuarea transportului), perturbări în serviciu (deraieri, accidente şi alte evenimente asemănătoare din cauza cărora transportul se opreşte în parcurs), sechestrarea mărfii, lipsa documentelor însoţitoare pentru îndeplinirea formalităţilor vamale sau administrative, grevele şi alte cazuri similare.

80.2. În caz de împiedicare la transport, calea ferată hotărăşte dacă este preferabil să transporte din oficiu marfa, modificând itinerarul sau dacă este indicat, în interesul expeditorului să-i ceară instrucţiuni, comunicându-i informaţiile utile de care dispune.

80.3. În afară de cazul când calea ferată este în culpă, ea poate să perceapă tariful de transport aplicabil pe itinerarul parcurs efectiv şi poate dispune de termenele contractului de transport corespunzătoare acestui itinerar.

80.4. Dacă continuarea transportului nu este posibilă, calea ferată cere instrucţiuni de la expeditor.

80.5. Dacă instrucţiunile expeditorului modifică destinatarul sau staţia de destinaţie sau sunt date staţiei unde se găseşte marfa, expeditorul trebuie să le înscrie pe duplicatul scrisorii de trăsură şi să prezinte acest duplicat căii ferate.

80.6. Când calea ferată dă curs instrucţiunilor expeditorului fără a pretinde prezentarea duplicatului scrisorii de trăsură, este răspunzătoare pentru paguba care

rezultă din aceasta cauză. Eventuala despăgubire nu trebuie să depăşească niciodată pe cea prevăzută pentru pierderea mărfii.

80.7. Dacă expeditorul, înştiinţat de împiedicare la transport, nu dă în termen de 72 de ore instrucţiuni executabile, calea ferată procedează potrivit normelor privind împiedicarea la eliberare. Suma obţinută din vânzarea mărfii, după scăderea tarifelor care grevează marfa, trebuie să fie ţinută la dispoziţia expeditorului; dacă suma obţinută este mai mică decât aceste tarife, expeditorul trebuie să plătească diferenţa.

80.8. Când împiedicarea la transport încetează înaintea sosirii instrucţiunilor expeditorului, marfa este îndrumată la destinaţia sa, fără a aştepta instrucţiunile, expeditorul fiind înştiinţat despre aceasta în cel mai scurt timp posibil.

80.9. Când împiedicarea la transport intervine după ce destinatarul a modificat contractul de transport, calea ferată trebuie să înştiinţeze despre aceasta destinatarul. Dispoziţiile de la articolele anterioare se aplică în mod corespunzător.

80.10. În afară de cazul când calea ferată este vinovată, ea poate, în caz de împiedicare la transport, să perceapă tariful orar de utilizare a mijlocului de transport.

## Împiedicarea la eliberare

81.1. Se consideră împiedicare la eliberare dacă destinatarul refuză primirea expediţiei sau nu poate fi găsit sau nu ridică scrisoarea de trăsură în termenul prevăzut de normele în vigoare de la staţia de destinaţie sau expediţia nu poate fi eliberată din alte cauze (sechestre, hotărâri judecătoreşti, marfă grevată de un ramburs neadmis în traficul respectiv şi alte situaţii similare).

81.2. În caz de împiedicare la eliberarea mărfii, calea ferată trebuie să înştiinţeze pe expeditor fără întârziere, pentru a-i cere instrucţiuni.

81.3. Când împiedicarea la eliberare încetează înainte de sosirea instrucţiunilor expeditorului la staţia de destinaţie, marfa se eliberează destinatarului. Expeditorul trebuie să fie înştiinţat despre aceasta fără întârziere.

81.4. În cazul când destinatarul refuză marfa, expeditorul are dreptul să dea instrucţiuni, chiar dacă nu poate prezenta duplicatul scrisorii de trăsură.

81.5. Expeditorul poate, de asemenea, să ceară printr-o menţiune în scrisoarea de trăsură, ca marfa să-i fie înapoiată din oficiu, dacă se iveşte o împiedicare la eliberare. În afară de acest caz, este necesar consimţământul său scris.

81.6. Dacă marfa a fost valorificată prin vânzare, atunci suma obţinută după scăderea tarifelor de transport care grevează marfa, trebuie să fie ţinută la dispoziţia expeditorului. Dacă suma este mai mică decât aceste tarife expeditorul trebuie să plătească diferenţa.

81.7. Dacă împiedicarea la eliberare se iveşte după ce destinatarul a modificat contractul de transport, calea ferată trebuie să înştiinţeze despre împiedicare acest destinatar.

81.8. În nici un caz marfa nu se va înapoia expeditorului fără consimţământul său scris.

## Răspunderea căii ferate

82.1. Calea ferată care a primit la transport marfa cu scrisoarea de trăsură, este răspunzătoare de executarea transportului şi de integritatea mărfii pe întreg parcursul până la eliberare.

82.2. Când calea ferată a cântărit mărfurile, ea răspunde de cantitatea constatată pe cântarul său.

82.3. În cazul în care s-a încasat tariful de cântărire de către calea ferată, aceasta răspunde de cantitatea înscrisă de ea în scrisoarea de trăsură, indiferent de faptul că a efectuat sau nu cântărirea. În situația în care nu a înscris masa constatată, calea ferată răspunde de masa înscrisă de expeditor.

82.4. Calea ferată va putea face dovada că, în realitate, a primit mai puțin de la expeditor sau că marfa sosită la destinație corespunde cu masa netă sau cu specificațiile din actele de livrare sau din scrisoarea de trăsură.

82.5. Pentru restul expedițiilor în vagoane complete, precum şi cele în containere, boxpalete şi alte unități de încărcătură sigilate, calea ferată nu răspunde pentru lipsurile cantitative, până la proba contrară, dacă mijlocul de transport închis a ajuns la destinație fără urme de violare, sustragere, scurgere, avariere şi cu sigiliile intacte, iar mărfurile încărcate în mijlocul de transport deschis, cu semnele sau marcajele intacte.

## Întinderea răspunderii

83.1. Calea ferată este răspunzătoare pentru paguba care rezultă din pierderea totală sau parțială şi din avarierea mărfii survenită din momentul primirii la transport şi până la eliberare, precum şi pentru paguba care rezultă din depăşirea termenului contractului de transport.

83.2. Sarcina probei că avarierea mărfii s-a produs în timpul transportului şi din vina cărăuşului revine celui care reclamă.

83.3. În cazul în care, însă, coletul sau mijlocul de transport a fost violat pe parcurs sau poartă urme de violare sau semnele de pe mărfurile transportate într-un mijloc de transport deschis poartă de asemenea urme de violare, se presupune - până la proba contrară - că mărfurile au fost avariate din vina căii ferate.

83.4. Calea ferată este scutită de răspunderea prevăzută la art. 83.1 dacă:

83.4.1. - pierderea, avarierea sau depăşirea termenului contractului de transport a avut drept cauză o culpă a celui îndreptățit, o dispoziție a acestuia care nu a rezultat dintr-o vină a căii ferate, un viciu propriu al mărfii (deteriorare anterioară, pierdere de masă sau de calitate şi altele similare) sau împrejurări pe care calea ferată nu le putea evita şi ale căror urmări nu le putea înlătura;

83.4.2. - se constată diferență dintre cântarul folosit la primirea produselor spre transport şi cel folosit la eliberarea acestora către destinatar, atunci când lipsa nu este reală sau se datorează expeditorului.

83.5. Calea ferată este scutită de răspunderea prevăzută la art. 89.1 şi în cazul când pierderea, avarierea sau depăşirea termenului contractului de transport este provocată de riscuri speciale inerente care se datorează:

83.5.1. - cauzelor naturale inerente transportului în vehicule deschise, fie şi acoperite cu prelate, potrivit dispozițiilor aplicabile sau înțelegerilor încheiate între expeditor şi calea ferată şi menționate în scrisoarea de trăsură;

83.5.2. - lipsei sau defectuozității ambalajului pentru mărfurile care prin natura lor sunt expuse la pierderi din masă sau avarii, dacă nu sunt ambalate sau rău ambalate;

83.5.3. - operațiilor de încărcare efectuate de expeditor sau de descărcare executate de destinatar;

83.5.4. - încărcării defectuoase, în cazul când această încărcare a fost efectuată de expeditor;

83.5.5. - îndeplinirii de către expeditor, destinatar, comisionar vamal sau alt mandatar a formalităților cerute de organele vamale sau de alte autorități administrative;

83.5.6. - naturii anumitor mărfuri expuse, din cauze inerente însăşi acestei naturi, la pierderea totală sau parțială şi la avariere, îndeosebi prin spargere, ruginire, deteriorare interioară şi spontană, uscare, împrăştiere, scăderea naturală a masei etc;

83.5.7. - denumirii neregulate, inexacte sau incomplete de obiecte excluse de la transport sau admise în anumite condiții sau nerespectarea de către expeditor a măsurilor de prevedere prescrise pentru obiectele admise în anumite condiții;

83.5.8. - transportului care, potrivit dispozițiilor aplicabile sau înțelegerilor încheiate între expeditor şi calea ferată şi menționate în scrisoarea de trăsură, trebuie să fie efectuate cu însoțitor, dacă pierderea sau avarierea rezultă dintr-un risc pe care însoțirea avea drept scop să-l evite.

83.5.9. - transportului de animale vii sau păsări vii.

83.6. Calea ferată are aceeaşi răspundere ca pentru vehicule deschise fără prelată şi atunci când se transportă în astfel de vehicule mărfuri care, conform dispozițiilor aplicabile, nu se transportă în vehicule deschise.

83.7. Dovada că pierderea, scăderea în masă, avarierea se datorează cauzelor prevăzute la art. 83.4 cade în sarcina căii ferate.

83.8. Când calea ferată, ținând seama de împrejurările de fapt, stabileşte că pierderea sau avarierea ar putea rezulta din unul sau mai multe din riscurile speciale prevăzute la art. 83.5, există prezumția că paguba rezultă din aceste riscuri. Cel îndreptățit păstrează totuşi dreptul de a face dovada că paguba, în întregime sau în parte, nu a avut drept cauză unul dintre aceste riscuri.

Această prezumție nu este aplicabilă dacă există o lipsă cantitativă mare sau o pierdere de colet.

83.9. La mărfurile care, datorită naturii lor, suferă în mod obişnuit o pierdere din greutate în timpul transportului, calea ferată nu răspunde, oricare ar fi parcursul efectuat, decât de acea parte din lipsă care depăşeşte toleranțele prevăzute mai jos:

83.9.1. - 2% din masă pentru mărfurile lichide sau predate la transport în stare umedă;

83.9.2. - 1% din greutate pentru mărfurile uscate.

83.10. Limitarea răspunderii prevăzută la art. 83.9 nu poate fi invocată dacă se face dovada, după împrejurările de fapt, că pierderea nu rezultă din cauzele care justifică toleranța.

83.11. În cazul când se transportă mai multe colete cu o singură scrisoare de trăsură, pierderea din masă în timpul transportului se calculează pentru fiecare colet, dacă greutatea acestuia la predare s-a indicat separat în scrisoarea de trăsură sau poate fi constatată în alt mod.

83.12. În caz de pierdere totală a mărfii, la calcularea despăgubirii nu se face nici o scădere pentru pierderea din masă în timpul transportului.

## Prezumția în caz de repredare şi prezumția de pierdere a mărfii

84.1. Când un transport predat în conformitate cu Regulamentul a făcut obiectul unei repredări supuse aceloraşi reguli şi când o pierdere parțială sau o avariere este

constatată după această repredare, există prezumția că ea s-a produs în cursul executării ultimului contract de transport, dacă transportul a rămas în paza căii ferate şi a fost repredat în aceeaşi stare în care a sosit la staţia de repredare.

Această prezumție este de asemenea aplicabilă când contractul de transport anterior repredării nu era supus Regulamentului, dacă acesta ar fi fost aplicabil, în cazul când transportul s-ar fi efectuat direct între prima staţie de expediţie şi ultima staţie de destinaţie.

Această prezumție este aplicabilă şi atunci când contractul de transport anterior reexpedierii era supus unei alte convenții şi dacă această convenție conține aceeaşi prezumție în favoarea transportului mărfurilor.

84.2. Cel îndreptățit poate, fără a avea de făcut alte dovezi, să considere marfa ca pierdută când ea nu a fost eliberată destinatarului sau ținută la dispoziția sa, în cele 30 de zile care urmează după împlinirea termenelor contractului de transport.

84.3. Cel îndreptățit, primind plata despăgubirii pentru marfa pierdută, poate cere în scris să fie înştiinţat fără întârziere, în cazul când marfa este găsită în curs de un an de la plata despăgubirii. Despre această cerere calea ferată eliberează o dovadă scrisă.

84.4. În termen de 30 de zile de la primirea înştiinţării, cel îndreptățit poate pretinde să-i fie eliberată la una din stațiile din parcurs marfa pierdută. În acest caz, el trebuie să plătească tarifele aferente transportului de la staţia de expediţie şi până la aceea unde are loc eliberarea şi să restituie despăgubirea primită, din care se vor scădea tarifele care au fost cuprinse în această despăgubire. Cu toate acestea, el păstrează drepturile sale la despăgubire, pentru depăşirea termenelor contractului de transport prevăzute la articolul 85.

84.5. În lipsă, fie a cererii prevăzute la art. 84.3., fie a instrucțiunilor date în termenul prevăzut la art. 84.4. sau dacă marfa este regăsită după mai mult de un an de la data despăgubirii, calea ferată va dispune de marfă, fie prin utilizarea în interesul propriu, fie prin valorificare prin licitație.

## Despăgubiri

85.1. Calea ferată este obligată să plătească despăgubiri pentru pierderea totală sau parțială, avarierea mărfii sau depăşirea termenului contractului de transport. Când se încasează tarife necuvenite, calea ferată este obligată să le restituie. Calea ferată îşi asumă aceste obligații în condițiile prevăzute în capitolul 5 din Regulament.

85.2. În caz de pierdere totală sau parțială a mărfii, calea ferată trebuie să plătească, excluzând alte daune interese, o despăgubire calculată după factură, după prețul curent al mărfii şi, în lipsa şi a uneia şi a alteia, după prețul mărfurilor de aceeaşi natură şi calitate, la locul şi data la care marfa a fost primită la transport. Despăgubirea nu poate depăşi valoarea pe kilogram brut de marfă lipsă stabilită prin tarif. În afară de aceasta, calea ferată trebuie să restituie tariful de transport, taxele vamale şi celelalte sume plătite de client cu ocazia transportului mărfii pierdute.

85.3. De asemenea, calea ferată trebuie să plătească o despăgubire echivalentă cu avarierea mărfii, fără alte daune-interese. Suma se calculează aplicând la valoarea mărfii, stabilită, potrivit art 85.2. procentul de avariere constatat.

Despăgubirea nu poate depăşi:

85.3.1. - dacă marfa este avariată, suma la care s-ar fi ajuns în caz de pierdere totală;

85.3.2. - dacă numai o parte din marfă este avariată, suma la care s-ar fi ajuns în caz de pierdere a părţii avariate.

Calea ferată trebuie să restituie, în plus, în proporţia determinată de procentul de avariere, tarifele prevăzute la art. 85.2.

85.4. În caz de depăşire a termenului contractului de transport, calea ferată este obligată să plătească 2% din tariful de transport pentru fiecare zi de întârziere, fără ca suma totală să poată depăşi jumătate din tariful de transport.

Dacă se face dovada că a rezultat un prejudiciu din cauza întârzierii, se va plăti pentru acesta o despăgubire ce nu poate depăşi tariful de transport.

Despăgubirile pentru depăşirea termenului contractului de transport nu se pot cumula cu cele care trebuie plătite în caz de pierdere totală sau parţială a mărfurilor.

În caz de pierdere parţială, ele se vor plăti, dacă este cazul, numai pentru marfa nepierdută.

Despăgubirile pentru depăşirea termenului contractului de transport, în caz de avariere, se cumulează, dacă este cazul, cu despăgubirea prevăzută la art. 85.3.

Numai depăşirea termenului de transport total dă dreptul la despăgubire.

Calea ferată poate să prevadă, în normele uniforme sau convenţii speciale, alte modalităţi de despăgubire pentru depăşirea termenului contractului de transport.

85.5. Calea ferată este supusă decăderii din dreptul de a invoca limitele de responsabilitate prevăzute la art. 75, 85 şi 87, dacă s-a dovedit că prejudiciul a rezultat dintr-un fapt comis de calea ferată, cu intenţia de a provoca un astfel de prejudiciu.

85.6. În caz de declarare a interesului la eliberare, în afară de despăgubirile prevăzute în acest articol, se poate cere o despăgubire pentru paguba suplimentară dovedită până la concurenţa sumei declarate.

85.7. Cel în drept poate cere dobânzi la despăgubire, calculate la nivelul stabilit prin tarif, începând cu ziua înregistrării reclamaţiei administrative prevăzută la art. 87.

Dacă cel îndreptăţit nu prezintă căii ferate, într-un termen convenabil care îi este fixat, documentele justificative necesare pentru lichidarea definitivă a reclamaţiei, dobânzile nu curg între expirarea termenului fixat şi prezentarea efectivă a documentelor.

## Răspunderea în traficul cale ferată-naval

86.1. În cazul transporturilor cale ferată-naval cărora li se aplică Regulamentul, ca urmare a prevederilor art. 1.3., la cauzele de exonerare enunţate la art. 86.3 se adaugă cele prevăzute la art. 83.

86.2. Transportatorul nu poate să se prevaleze de dispoziţia de mai sus, decât dacă face proba că pierderea, avarierea sau depăşirea termenului contractului de transport a survenit pe parcursul naval din momentul încărcării mărfii la bordul navei şi până la descărcarea ei de pe navă.

86.3. Cauzele de exonerare a răspunderii sunt următoarele:

86.3.1. - acţiunile, neglijenţa sau omisiunea căpitanului, pilotului sau a prepuşilor transportatorului, în navigaţia sau administraţia vasului;

86.3.2. - imposibilitatea navei de a naviga, cu condiţia pentru transportator să facă dovada că această stare nu este imputabilă unei lipse de grijă normală din partea sa, de a pune nava în stare de navigare sau de a-i asigura o armare, o echipare şi o

aprovizionare corespunzătoare sau de a amenaja şi pune în bună stare toate părţile vasului unde este încărcată marfa, în aşa fel ca ele să fie apte pentru primirea, transportul şi păstrarea mărfii;

86.3.3. - incendiul, cu condiţia pentru transportator să facă dovada că el nu a fost cauzat prin fapta sau vina sa, prin acelea ale căpitanului, echipajului, pilotului ori ale prepuşilor săi;

86.3.4. - pericolele, primejdiile sau accidentele de mare ori alte ape navigabile;

86.3.5. - salvarea sau încercarea de salvare de vieţi ori de bunuri pe mare;

86.3.6. - încărcarea mărfii pe puntea navei cu consimţământul în scris al expeditorului în scrisoarea de trăsură şi cu condiţia ca ea să nu se afle încărcată în vagon.

86.4. Cauzele de exonerare de mai sus nu suprimă şi nici nu micşorează cu nimic obligaţiile generale ale transportatorului şi îndeosebi obligaţia sa de a manifesta o grijă normală pentru a pune nava în stare de navigaţie sau pentru a-i asigura o armare, o echipare şi o aprovizionare corespunzătoare ori pentru a amenaja şi pune în bună stare toate părţile vasului unde este încărcată marfa, în aşa fel ca ele să fie apte pentru primirea, transportul şi păstrarea mărfii.

86.5. Când cărăuşul invocă unele din cauzele de exonerare de mai sus el rămâne totuşi răspunzător, dacă cel îndreptăţit face dovada că pierderea, avarierea mărfii sau depăşirea termenului contractului de transport se datorează altor culpe ale transportatorului, căpitanului, echipajului, pilotului sau ale prepuşilor săi, decât cele prevăzute în Regulament.

86.6. Când un acelaşi parcurs naval este deservit de mai mulţi transportatori, regimul de răspundere aplicabil pe acest parcurs trebuie să fie acelaşi pentru toţi transportatorii.

În cazul în care transportatorii au fost înscrişi pe lista transportatorilor navali, adoptarea regimului prevăzut la alineatul de mai sus trebuie să facă, în prealabil, obiectul unei înţelegeri.

## Reclamaţii administrative

87.1. În toate cazurile în care se aplică Regulamentul, orice acţiune privind răspunderea, cu orice titlu ar fi, nu poate fi exercitată împotriva căii ferate decât în condiţiile şi limitele acestor reglementări.

87.2. Aceleaşi reglementări se aplică şi pentru orice acţiune exercitată împotriva agenţilor şi altor persoane pentru care calea ferată răspunde potrivit art. 3.

87.3. Reclamaţiile administrative, rezultate din contractul de transport sunt obligatorii şi trebuie adresate în scris căii ferate în termen de 3 luni de la datele prevăzute la art. 92.4, 92.5 şi 93.3, în afara cazurilor prevăzute la art. 92.1, 92.3 şi 93.2.

87.4. Dreptul de a reclama aparţine persoanei care are dreptul de a acţiona calea ferată, conform art. 88.

87.5. În cazul restituirilor sau despăgubirilor privind expediţiile de călători sau bagaje, cel îndreptăţit anexează la reclamaţie legitimaţiile de călătorie sau recipisele de bagaje şi alte documente în legătură cu prejudiciul, fie în original, fie în copii, acestea din urmă legalizate. În caz de aprobare a reclamaţiei, documentele se vor preda în original căii ferate, la lichidarea drepturilor, înainte de efectuarea plăţilor.

87.6. În cazul expedițiilor de marfă, pentru despăgubiri privind pierderea sau avarierea, când reclamația este făcută de expeditor, el trebuie să prezinte duplicatul scrisorii de trăsură. Când este făcută de destinatar, el trebuie să prezinte unicatul scrisorii de trăsură.

87.7. Reclamantul este obligat să depună, odată cu reclamația, exemplarul corespunzător din scrisoarea de trăsură şi celelalte acte doveditoare pe care le consideră necesare pentru a justifica temeinicia reclamației, inclusiv cele de constatare a pagubei, în original sau în copii legalizate.

Proba valorii, de regulă, se face cu factura de cumpărare.

87.8. În momentul soluționării reclamației, calea ferată va cere să i se prezinte în original unicatul scrisorii de trăsură sau, după caz, duplicatul, pentru a menționa pe ele modul cum s-a lichidat reclamația.

87.9. Reclamațiile trebuie să fie motivate.

87.10. În cazul restituirilor privind expedițiile de marfă, cel îndreptățit trebuie să anexeze la cererea sa de restituire scrisoarea de trăsură, alte documente susceptibile de a justifica temeinicia ei şi, în special, justificarea şi devizul cheltuielilor.

Cel îndreptățit trebuie să anexeze la cererea sa de despăgubire pentru pierdere sau avariere toate documentele susceptibile de a justifica temeinicia ei şi de a proba valoarea mărfii, în special cu factura de cumpărare.

87.11. Reclamațiile prezentate privind expedițiile de marfă, de alte persoane decât cel îndreptățit conform art. 88, nu sunt luate în considerare decât dacă ele sunt însoțite de o declarație, pe o filă separată, prin care cel îndreptățit consimte ca suma de plată să fie vărsată reclamantului. Această declarație, a cărei semnătură trebuie să fie legalizată dacă se cere de calea ferată, trebuie să fie întocmită în conformitate cu dispozițiile legale.

## Persoanele care pot exercita dreptul de acțiune împotriva căii ferate

88.1. Acțiunea juridică contra căii ferate, care se naşte din contractul de transport, aparține persoanei care posedă legitimația de călătorie sau recipisa de bagaje, sau scrisoarea de trăsură, după caz, sau care, în lipsa acestora dovedeşte dreptul său în alt mod.

88.2. În caz de rănire, acțiunea aparține persoanei rănite iar în caz de moarte prin accident, moştenitorilor ei legali.

88.3. Acțiunea de restituire a unei sume plătite în virtutea contractului de transport, nu aparține decât aceluia care a efectuat această plată.

88.4. Acțiunea relativă la rambursele prevăzute de Regulament, aparține numai expeditorului.

88.5. Celelalte acțiuni contra căii ferate care derivă din contractul de transport aparțin:

88.5.1. - expeditorului, atâta timp cât el are dreptul să modifice contractul de transport;

88.5.2. - destinatarului, din momentul în care, fie că a primit scrisoarea de trăsură, fie că şi-a valorificat drepturile care îi aparțin.

88.6. Pentru a exercita aceste acțiuni, expeditorul trebuie să prezinte duplicatul scrisorii de trăsură. În lipsa duplicatului, el nu poate acționa calea ferată decât dacă destinatarul l-a autorizat pentru aceasta sau dacă face dovada că destinatarul a refuzat marfa.

88.7. Pentru a exercita acțiunile sale, destinatarul trebuie să prezinte scrisoarea de trăsură, dacă aceasta i-a fost predată.

## Calea ferată care poate fi acționată

89.1. Acțiunea judecătorească pentru restituirea unei sume plătite în temeiul contractului de transport poate fi exercitată împotriva căii ferate care a încasat această sumă sau împotriva aceleia în folosul căreia ea a fost încasată.

89.2. Acțiunea judecătorească referitoare la ramburs nu poate fi exercitată decât împotriva căii ferate de predare.

89.3. Celelalte acțiuni judecătoreşti care izvorăsc din contractul de transport pot fi exercitate împotriva căii ferate de predare, împotriva căii ferate de destinație sau împotriva aceleia pe parcursul căreia s-a produs faptul care a dat naştere acțiunii.

Calea ferată de destinație poate fi acționată în judecată, chiar dacă nu a primit nici marfa, nici scrisoarea de trăsură.

89.4. Dacă reclamantul are de ales între mai multe căi ferate, dreptul său de opțiune se stinge de îndată ce acțiunea a fost intentată împotriva uneia din aceste căi ferate.

89.5. Acțiunea judecătorească poate fi exercitată împotriva unei alte căi ferate în cazurile menționate la art. 89.1, 89.2, 89.3, când ea este formulată în instanță, pe cale de cerere reconvențională sau de excepție, în legătură cu acelaşi contract de transport.

## Stingerea acțiunii izvorâte din răspunderea căii ferate în caz de moarte şi de rănire a călătorilor

90.1. Orice acțiune a celui îndreptățit, întemeiată pe răspunderea căii ferate, în caz de moarte şi de rănire a călătorilor, este stinsă dacă el nu semnalează, în scris, accidentul survenit călătorului, în termen de 6 luni de la cunoaşterea pagubei.

90.2. Totuşi, acțiunea nu se stinge dacă:

90.2.1. - accidentul nu a fost semnalat sau a fost semnalat cu întârziere, ca urmare a unor împrejurări care nu sunt imputabile celui îndreptățit;

90.2.2. - cel îndreptățit dovedeşte că accidentul a avut drept cauză o culpă a căii ferate.

## Stingerea dreptului la acțiune împotriva căii ferate

91.1. Acceptarea bagajelor sau a mărfii de către cel îndreptățit stinge orice drept la acțiune izvorâtă din contractul de transport împotriva căii ferate, în caz de pierdere parțială, de avariere a mărfii sau de depăşire a termenului contractului de transport, respectiv eliberarea cu întârziere.

91.2. Dreptul la acțiune nu se stinge:

91.2.1. - în caz de pierderi parțiale sau de avariere a mărfii, dacă:

91.2.1.1. - pierderea sau avarierea mărfii a fost constatată înainte ca cel îndreptățit să fi primit marfa, în conformitate cu articolul 82;

91.2.1.2. - constatarea care trebuia să fie făcută în conformitate cu articolul 75, a fost omisă numai din vina căii ferate;

91.2.2. - în caz de reclamație pentru pagube neaparente a căror existență este constatată după primirea bagajelor sau a mărfii de către cel îndreptățit, dacă acesta:

91.2.2.1. - cere constatarea în conformitate cu articolul 75, de îndată ce a descoperit paguba şi cel mai târziu în 3 zile de la primirea bagajelor sau 5 zile de la acceptarea mărfii;

91.2.2.2. - dovedeşte, în plus, că paguba s-a produs în timpul dintre primirea la transport şi eliberarea mărfii;

91.2.3. - în caz de eliberare cu întârziere a bagajelor, dacă cel îndreptăţit, în termen de 21 de zile, îşi valorifică drepturile;

91.2.4. - în caz de depăşire a termenului contractului de transport la expediţiile de marfă, dacă cel îndreptăţit, în termen de 60 de zile şi-a valorificat drepturile la una din căile ferate indicate la articolul 89.3.;

91.2.5. - dacă cel îndreptăţit dovedeşte că paguba are drept cauză un dol sau o culpă gravă imputabilă căii ferate.

91.3. Răspunderea pentru pierderea totală a bagajelor se stinge dacă, în timp de 14 zile după sosirea trenului cu care trebuia să sosească bagajele, acestea nu au fost cerute în staţia de destinaţie, în afară de cazul când coletul este regăsit şi poartă indicaţiile necesare pentru avizare.

91.4. Dacă o parte din bagajele menţionate în recipisa de bagaje lipsesc chiar la eliberare, călătorul poate cere înainte de a lua în primire pe celelalte, ca pe recipisă calea ferată să-i ateste acest lucru.

91.5. Dacă marfa a fost repredată în conformitate cu art. 84.1., acţiunile în caz de pierdere parţială sau de avariere izvorâte din unul din contractele de transport anterioare se sting ca şi când ar fi vorba de un singur contract.

## Prescripţia acţiunii privind expediţiile de călători şi bagaje

92.1. Acţiunile pentru daune-interese, întemeiate pe răspunderea căii ferate în caz de moarte şi de rănire a călătorilor, se prescriu:

92.1.1. - pentru călători, în 3 ani socotiţi din ziua următoare celei în care s-a produs accidentul;

92.1.2. - pentru ceilalţi îndreptăţiţi, în 3 ani socotiţi din ziua următoare celei în care s-a produs decesul călătorului.

92.2. Celelalte acţiuni care izvorăsc din contractul de transport sunt prescrise după trecerea unui an.

92.3. Cu toate acestea, prescripţia este de 2 ani, dacă acţiunea este întemeiată pe o pagubă rezultată dintr-un act sau dintr-o acţiune sau dintr-o omisiune comisă fie cu intenţia de a provoca o astfel de pagubă, fie având cunoştinţă că ar putea rezulta o astfel de pagubă şi acceptând producerea ei.

92.4. Prescripţia prevăzută la art. 92.2. curge pentru acţiunea:

92.4.1. - în daune, pentru pierderea totală din a 14-a zi care urmează după expirarea termenului prevăzut la art. 28.3.;

92.4.2. - în daune, pentru pierderea parţială, avarierea sau eliberarea cu întârziere din ziua în care a avut loc eliberarea;

92.4.3. - privind plata sau restituirea tarifului de transport, a tarifelor accesorii sau a tarifelor suplimentare ori privind rectificarea în caz de aplicare incorectă a unui tarif sau de greşeală de calcul sau de încasare, din ziua plăţii sau, dacă nu s-a făcut plata, din ziua în care plata ar trebui să fie făcută;

92.4.4. - privind plata unui supliment de tarif reclamat de organele vamale sau de alte autorităţi administrative, din ziua cererilor acestor autorităţi.

92.5. În toate celelalte cazuri privind transportul călătorilor, din ziua expirării valabilității legitimației de călătorie.

92.5.1. - Ziua indicată ca punct de începere a prescripției nu este niciodată cuprinsă în termen.

92.6. În caz de reclamație adresată căii ferate în conformitate cu art. 87, însoțită de documentele justificative necesare, prescripția se suspendă până la rezolvarea reclamației, însă cel mai târziu până la expirarea unui termen de 3 luni socotit de la înregistrarea reclamației.

92.6.1. - În ziua în care calea ferată respinge în scris reclamația restituie documentele. În caz de acceptare parțială a reclamației, prescripția reîncepe să curgă pentru partea de reclamație care rămâne în litigiu.

92.6.2. - Dovada primirii reclamației sau a răspunsului, precum şi a restituirii documentelor, revine în sarcina părții care invocă acest fapt.

92.6.3. - După încetarea suspendării, prescripția își reia cursul, socotindu-se şi timpul curs înainte de suspendare.

92.6.4. - Prescripția nu se va împlini totuşi înainte de expirarea unui termen de 6 luni, socotit de la încetarea cauzei de suspendare.

92.7. Reclamațiile ulterioare având acelaşi obiect nu suspendă prescripția.

92.8. Acțiunea prescrisă nu poate fi exercitată, nici chiar pe cale de cerere reconvențională sau de excepție.

92.9. Pentru calculul termenelor, ziua acceptării mărfii de cel îndreptățit nu se socoteşte.

92.10. Dacă un termen trebuie să ia sfârşit într-o sâmbătă ori duminică sau o zi de sărbătoare legală, expirarea lui se prelungeşte până la prima zi lucrătoare care urmează.

## Prescripția acțiunii privind expedițiile de mărfuri

93.1. Acțiunea izvorâtă din contractul de transport se prescrie prin trecerea unui an.

93.2. Cu toate acestea, prescripția este de 2 ani în ceea ce priveşte acțiunea:

93.2.1. - pentru plata unui ramburs încasat de calea ferată de la destinatar;

93.2.2. - pentru plata unui rest din prețul unei vânzări efectuate de calea ferată;

93.2.3. - întemeiată pe o pagubă rezultată dintr-o acțiune sau dintr-o omisiune comisă, fie cu intenția de a provoca o pagubă, fie având reprezentarea că ar putea rezulta o astfel de pagubă şi acceptând producerea ei;

93.2.4. - întemeiată pe unul din contractele de transport anterioare repredării, în cazul prevăzut la art. 84.1.

93.3. Prescripția curge pentru acțiunea:

93.3.1. - în daune pentru pierderea totală, din a 30-a zi care urmează după expirarea termenului de transport;

93.3.2. - în daune pentru pierderea parțială, avariere a mărfii sau depăşirea termenului contractului de transport, din ziua în care a avut loc eliberarea mărfii;

93.3.3. - privind plata sau restituirea tarifelor de transport şi accesorii, altor tarife sau a tarifelor suplimentare ori privind rectificarea în caz de aplicare incorectă a unui tarif sau în caz de greşeală de calcul sau de încasare:

93.3.3.1. - dacă s-a făcut plata, din ziua plății;

93.3.3.2. - dacă nu s-a făcut plata, din ziua primirii mărfii la transport, dacă plata incumbă expeditorului, sau din ziua în care destinatarul a retras scrisoarea de trăsură, dacă plata incumbă acestuia;

93.3.3.3. - dacă este vorba de sume plătite în condiţiile prevederilor art. 62.3, din ziua în care calea ferată remite contul cheltuielilor; în lipsa acestei remiteri, termenul pentru creanţele căii ferate curge începând din a 30-a zi după expirarea termenului de executare a contractului de transport;

93.3.4. - căii ferate privind restituirea unei sume plătite de destinatar în locul expeditorului sau invers, şi pe care calea ferată trebuie s-o restituie celui îndreptăţit, din ziua în care a fost făcută cererea de restituire;

93.3.5. - referitoare la ramburse, prevăzute la art. 64, din a 30-a zi care urmează după expirarea termenului contractului de transport;

93.3.6. - privind plata preţului unei vânzări, din ziua vânzării;

93.3.7. - privind plata unui supliment de tarife reclamat de organele vamale sau de alte autorităţi administrative, din ziua cererii acestor autorităţi;

93.3.8. - în toate celelalte cazuri, din ziua în care dreptul poate fi exercitat.

Ziua indicată ca punct de începere a prescripţiei nu este niciodată cuprinsă în termen.

93.4. În caz de reclamaţie adresată căii ferate în conformitate cu art. 87, însoţită de documentele justificative necesare, prescripţia se suspendă până în ziua în care calea ferată respinge în scris reclamaţia şi restituie documentele (maximum 3 luni). În caz de acceptare parţială a reclamaţiei, prescripţia reîncepe să curgă pentru partea de reclamaţie care rămâne în litigiu. Dovada primirii reclamaţiei sau a răspunsului, precum şi aceea a restituirii documentelor sunt în sarcina părţilor care invocă acest fapt.

Reclamaţiile ulterioare având acelaşi obiect nu suspendă prescripţia.

93.5. Acţiunea prescrisă nu mai poate fi exercitată, nici chiar pe cale de cerere reconvenţională sau de excepţie.

93.6. În măsura în care prezentul Regulament nu dispune altfel, acesta se completează cu prevederile în vigoare referitoare la suspendarea şi întreruperea prescripţiei.

## Raporturile dintre căile ferate
## Lichidarea conturilor între căile ferate

94.1. Orice cale ferată care a încasat, fie în staţia de primire, la predare, fie la destinaţie, tarifele sau celelalte creanţe care rezultă din contractul de transport trebuie să le plătească căilor ferate partea care le revine.

Modalităţile de plată se stabilesc prin înţelegeri încheiate între căile ferate.

94.2. Calea ferată de predare este răspunzătoare de tariful de transport şi de celelalte tarife pe care nu le-a încasat atunci când expeditorul le-a luat în sarcina sa.

94.3. Când calea ferată de destinaţie eliberează marfa fără a încasa tarifele sau alte creanţe care rezultă din contractul de transport, ea este răspunzătoare de aceste sume.

94.4. În cazul încetării plăţilor din partea uneia din căile ferate, constatate legal la cererea uneia din căile ferate creditoare, consecinţele se suportă de toate celelalte căi ferate care au participat la transport proporţional cu partea lor din tariful de transport.

94.5. Dreptul de acțiune în regres împotriva căii ferate a cărei stare de încetare de plăți a fost constatată rămâne rezervat.

**Regres în caz de pierdere sau de avariere**

95.1. Calea ferată care a plătit o despăgubire pentru pierderea totală sau parțială a mărfii ori pentru avarierea ei, în baza Regulamentului, are drept de acțiune în regres împotriva căilor ferate care au participat la transport, în conformitate cu următoarele dispoziții:

95.1.1. - calea ferată care a cauzat paguba este singura răspunzătoare;

95.1.2. - când paguba a fost cauzată din vina mai multor căi ferate, fiecare din ele răspunde de paguba pe care a cauzat-o, iar dacă distincția nu este posibilă, despăgubirea este repartizată între ele în conformitate cu art. 95.1.3.;

95.1.3. - dacă nu se poate dovedi că paguba a fost cauzată din vina uneia sau mai multor căi ferate, despăgubirea este repartizată între toate căile ferate care au participat la transport, cu excepția acelora care dovedesc că paguba nu s-a produs pe liniile lor, repartizarea se face proporțional cu distanțele kilometrice de aplicare a tarifelor.

95.2. În caz de insolvabilitate a uneia din aceste căi ferate, partea care îi revine şi nu este plătită de ea este repartizată între toate celelalte căi ferate care au participat la transport, proporțional cu distanțele kilometrice de aplicare a tarifelor.

**Regres în caz de depăşire a termenului contractului de transport**

96.1. Art. 95 se aplică şi în caz de despăgubire plătită pentru depăşirea termenului contractului de transport.

Dacă aceasta a fost cauzată de mai multe căi ferate, despăgubirea este repartizată între aceste căi ferate proporțional cu durata întârzierii pe liniile respective.

96.2. Termenele contractului de transport al expedițiilor de mărfuri stabilite prin art. 72 se împart în felul următor:

96.2.1. - când două căi ferate au participat la transport:

96.2.1.1. - termenul de expediere se împarte în părți egale;

96.2.1.2. - termenul de transport se împarte proporțional cu distanțele kilometrice de aplicare a tarifelor;

96.2.2. - când trei căi ferate sau mai multe au participat la transport:

96.2.2.1. - termenul de expediere se împarte în părți egale între calea ferată de predare şi calea ferată de destinație;

96.2.2.2. - termenul de transport se împarte între toate căile ferate:

96.2.2.2.1. - o treime în părți egale;

96.2.2.2.2. - restul de două treimi proporțional cu distanțele kilometrice de aplicare a tarifelor.

96.3. Termenele suplimentare ale expedițiilor de mărfuri la care o cale ferată are dreptul, se atribuie acestei căi ferate.

96.4. Timpul scurs între predarea mărfii către calea ferată şi începerea termenului de expediere se atribuie exclusiv căii ferate de predare.

96.5. Împărțirea de mai sus nu se ia în considerare decât în cazul când termenul total al contractului de transport nu a fost respectat.

## Procedura acțiunii în regres

97.1. Valabilitatea plății efectuate de calea ferată care exercită una din acțiunile în regres prevăzute la art. 95 şi 96 nu poate fi contestată de calea ferată împotriva căreia se exercită acțiunea în regres, când despăgubirea a fost stabilită de o autoritate judecătorească şi când acestei ultime căi ferate i s-a dat posibilitatea să intervină în proces. Judecătorul sesizat cu acțiunea principală stabileşte termenele acordate pentru înştiințare şi pentru intervenție.

97.2. Calea ferată care îşi exercită acțiunea în regres trebuie să-şi formuleze cererea la una şi aceeaşi instanță împotriva tuturor căilor ferate cu care nu a căzut de acord, sub sancțiunea de a-şi pierde dreptul de regres împotriva acelora pe care nu le-a chemat în judecată.

97.3. Judecătorul trebuie să hotărască prin una şi aceeaşi hotărâre asupra tuturor acțiunilor în regres cu care este sesizat.

97.4. Căile ferate acționate nu mai pot exercita nici o acțiune în regres ulterioară.

97.5. Acțiunile în regres nu pot fi introduse în instanță referitor la cererea de despăgubire exercitată de cel îndreptățit, potrivit contractului de transport.

## Competența în materie de acțiuni în regres

98.1. Instanța de la sediul căii ferate împotriva căreia se exercită acțiunea în regres este singura competentă pentru toate acțiunile în regres.

98.2. Când acțiunea trebuie să fie intentată împotriva mai multor căi ferate, calea ferată reclamantă are dreptul să aleagă între instanțele competente în temeiul art. 98.1. pe aceea căreia îi va prezenta cererea sa.

99. Căile ferate pot deroga prin înțelegeri de la dispozițiile referitoare la acțiunile în regres reciproce din acest titlu, cu excepția celei de la art. 97.5.

## Derogări temporare

100.1. Dacă situația economică şi financiară a unei căi ferate este de natură să provoace dificultăți grave în ceea ce priveşte aplicarea dispozițiilor Titlului V, două sau mai multe căi ferate pot deroga şi pot să decidă, pentru traficul cu calea ferată aflată în dificultate ca:

100.1.1. - transporturile care se expediază din fiecare aceste căi ferate să fie obligatoriu francate la predare până la frontierele căilor ferate aflate în dificultate, dar nu mai departe;

100.1.2. - transporturile cu destinație pentru fiecare din aceste căi ferate trebuie să fie francate de expeditor până la frontierele căilor ferate în dificultate, dar nu mai departe;

100.1.3. - transporturile cu destinația sau cu expediția în şi din calea ferată în dificultate nu trebuie să fie grevate de nici un ramburs sau deburs decât dacă acestea sunt admise în limitele unor anumite sume;

100.1.4. - expeditorul nu poate modifica contractul de transport în ceea ce priveşte calea ferată de destinație, francarea şi rambursul.

100.2. Dispozițiile art. 62, 64, 77 şi 78 în traficul cu calea ferată în dificultate pot fi restricționate.

100.3. Măsurile de la art 100.1. şi 100.2. intră în vigoare cel mai devreme la expirarea unui termen de două zile de la data publicării lor, conform art. 4.5.

## Alte dispoziţii

### Contravenţii

101.1. Contravenţiile la Regulamentul de transport pe căile ferate din România săvârşite de persoanele fizice şi juridice se stabilesc şi se sancţionează prin Hotărâre a Guvernului României.

101.2. Procesele-verbale de contravenţii se întocmesc de agenţii autorizaţi de calea ferată stabiliţi prin Normele uniforme privind transporturile.

### Publicarea normelor uniforme

102. Calea ferată publică Normele uniforme privind transporturile în Buletinul Comercial CFR.

### Dispoziţii finale

103. Buletinele de mesagerie se vor folosi în continuare până când Compania Naţională "Căile Ferate Române" le va scoate din uz. În această perioadă buletinele de mesagerii se consideră scrisori de trăsură de mesagerie.

**Principalele acte normative (selecţie)**

1. Acord european privind marile linii internationale de cale ferata (A.G.C.) din 31/05/1985 publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 236 din 30/09/1996

2.Regulament din 28/08/1997 de transport pe caile ferate din România publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 220 din 29/08/1997

3. Lege nr. 89 din 25/05/1999 pentru aprobarea Ordonantei de urgenta a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe caile ferate române si reorganizarea Societatii Nationale a Cailor Ferate Române publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 247 din 01/06/1999

4. Norma din 28/06/1999 pentru acordarea autorizatiei de functionare, din punct de vedere tehnic, a statiilor de cale ferata aflate în exploatare sau cu ocazia constructiei, reparatiei ori modernizarii acestora publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 385 din 13/08/1999

5. Ordin nr. 1851 din 11/11/2002 privind aprobarea Instructiunilor pentru predarea-primirea vagoanelor si modul de recuperare a lipsurilor si degradarilor constatate la acestea - nr. 271 publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 860 din 28/11/2002

6. Ordonanta nr. 89 din 28/08/2003 privind alocarea capacităţilor de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare şi certificarea în materie de siguranţă publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 623 din 31/08/2003

7. Conventie din 09/05/1980 privind transporturile internationale feroviare (COTIF) din 9 mai 1980, semnata la Berna publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 538bis din 01/09/2001

8. Conventie internationala de la Berna privind transportul de marfuri pe caile ferate (CIM) publicata in Buletinul Oficial nr. 157 din 17/12/1974
9. Conventie din 21/12/1963 privind infiintarea si exploatarea impreuna a parcului comun de vagoane de marfa publicata in Buletinul Oficial nr. 33 din 29/06/1964
10. Hotarâre nr. 936 din 14/08/2003 privind contractarea unui credit de catre Societatea Nationala de Transport Feroviar de Calatori "C.F.R. Calatori" - S.A. în vederea extinderii sistemului informatic "Vânzare bilete si rezervare locuri la trenurile de calatori" pe întreaga retea feroviara din România publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 605 din 26/08/2003
11. Metodologie din 08/07/2003 privind încadrarea în categoria de tren, clasa, conditiile de emitere, gestionarea si folosirea legitimatiilor de calatorie pe caile ferate române publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 572 din 08/08/2003
12. Norma din 19/09/2003 pentru acordarea licentei de transport feroviar, în vederea efectuarii serviciilor de transport feroviar public si/sau în interes propriu pe caile ferate din România publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 688 din 01/10/2003

# 4. TRANSPORTUL AERIAN

## 4.1 **Prezentare generală**

Transportul aerian de mărfuri şi pasageri s-a dezvoltat mai ales după cel de-al doilea război mondial. Avionul s-a impus în domeniul militar prin marea sa manevrabilitate care îl facea mai greu de 'prins' în țintă dar mai ales urmare sincronizării învârtirii elicei cu ritmul de tragere al mitralierei. Investițiile masive făcute în această armă au realizat saltul tehnologic care a impus avionul şi în transportul civil prin avantajele sale specifice: rapiditate, convertabilitate (de la transportul de marfă la cel de călători şi poştă), oportunitate şi eficacitate (transportul la locul şi la timpul cerut), comoditate, siguranța zborurilor.

Transportul aviatic a cunoscut o evoluție spectaculoasă într-un timp scurt: capacitatea navelor a crescut rapid atât pentru marfă cât şi pentru pasageri, numărul curselor a explodat, teritoriu deservit a acoperit practic tot pământul. Diversitatea lui este impresionantă: de la avionul clasic la supersonic, de la micile avioane la giganții de transport, avioane de pasageri, mărfuri, utilitare, elicoptere, hidroavioane etc. Plus domeniul militar care aduce noi surprize cu fiecare conflict.

Pe plan mondial, din cauza costurilor se observă o tendință, mai ales după 11 Septembrie - care a schimbat tipul conflictelor armate – spre diminuarea curselor pe distanțe scurte şi orientarea spre aeronavele de mare capacitate pentru zboruri transoceanice şi transcontinentale. Curând distanța Los Angels - Sidney va fi străbătută, în condiții economice în câteva ore. În acelaşi timp aviația de tip utilitar sau personal se estimează să crească.

De la început aviația s-a confruntat cu o serie de probleme de natură obiectivă ce trebuiau rezolvate: avioanele trebuiau să treacă frontierele, transporturile aeriene incluzând elementul de extraneitate. Acest lucru nu era posibil fără realizarea unei permeabilități a granițelor dar şi asigurând o siguranță a circulației în aer prin delimitarea culoarelor de zbor. Transportul aerian de mărfuri şi pasageri a stat şi stă sub semnul accordurilor internaționale, al organismelor suprastatale.

Transportul mixt, de marfă şi pasageri este cel preponderent, deşi transportul de 'cargo' – de marfă se află la cote mari în țările dezvoltate economic. Concomitent aviația utilitară, de agrement şi personală a crescut ca număr, impresionant. Se cunosc două tipuri mari de transporturi aviatice: cursele regulate (liner) care operează după un orar determinat şi obligatoriu din momentul înființării (nerespectarea lui se sancționează drastic) şi cursele

ocazionale (charter) care vehiculează majoritatea traficului de marfă şi pasageri, mai cunoscute din domeniul turistic.

ROMATSA (Administrația Română a Serviciilor de Transport Aerian) a fost înființată şa 1 decembrie 1990 ca regie autonomă. Este subordonatăMTCT. În 1992 preia şi controlul de trafic aerian din aeroporturi. Este finanțată din fonduri proprii, facturarea este făcută de EUROCONTROL, la care România a devenit memebru în 1996. La sediu pot lucra simultan 60 de controlori de trafic. Cerul României este brăzdat zilnic de peste 1000 de avioane dirijate de 635 de controlori de trafic şi tehnicieni.

Avionul este condus de pilot şi de trei controlori de trafic aerian. Controlorii sunt pe „insulă", un fel de semicerc format din televizoare, monitoare, aparatură. Cei din turnul de control dau comenzi la aterizare, decolare şi la alte manevre adiacente pistei. România are 17 turnuri de control. Apoi avionul este preluat de aşa numitul „control de apropiere" – „approch" care se exercită pe o rază de cca 70 km. „Controlorul de rută" monitorizează traseul. Spațiul aerian poate depăşi suprafața țării, ca în România unde se adaugă şi o parte din Marea Neagră, mai mare decât platoul continetal. Monitorizarea se face până la 15000 m altitudine prin rețeua de radare ROMATSA, independent de radarele armatei.

Limba vorbită este engleza folosind abrevieri tehnice cunoscute de profesionişti. „Te-am preluat. Aici ACC Bucureşti". „Thank you, good by". Un controlor lucrează între 30-90 min. apoi pauză, are pe un ecran minim 30 de avioane. Suprapunerea pe ecran a aeronavelor însemnă coliziune.Avionul trebuie să aibă deasupra şi dedesubt 300 m iar de jur împrejur 10 km spațiu liber. Un simplu survol este min. 400 EURO. Vara traficul în România ajunge la 1200-1500 avioane zilnic, iarna la 750-800. Media anuală de creşetere în Europa a traficului aerian este de 6%. Pentru antrenament se foloseşte simulatorul. Şcoala de inițiere de 11 luni, un an pregătitor, un stagiu de 6 luni la simulator, un un în „insulă" sub supravegherea unui instructor. După licențiere urmează examinări anuale.

Din istoria aviației româneşti

-1884 Institutul Meteorologic care are şi misiunea de observare a spațiului aerian

-1915 prima şcoală de Observatori ai Aerului

-1920 aeroporturile din Arad şi Băneasa sunt dotate cu semnalizare şi telegraf fără fir

-1934 Pactul Balcani apoi Convenția de la Bucureşti privind regulile traficului aerian în România, Jugoslavia, Grecia şi Turcia

-1936 primul centru pentru urmărirea vremii, pentru protecția navigației aeriene

-1965 se reorganizează spațiul aerian după principiile moderne cu unități distincte pentru „controlul de rută”, „controlul de apropiere” şi „turnul de control”
-1969 centru de pregătire a controlorilor, neafiliat la IATA – 2 ani cursul
-1979 TAROM îşi formează controlorii de trafic la Şcoala Militară „Aurel Vlaicu” cu durata de 3 ani.

-1912 prima şcoală militară de aviație la Bucureşti
-1923 prima secție de elevi naviganți la şcoala de la Cotroceni care urma să funcționeze la Bobocul (înființată în 1927) pentru calificarea de pilot de război
- în 1940 unitatea este pusă la dispoziția aliaților germani. În 1944 ruşii preiau controlul
-1980 se perfecționează piloți din Zimbabuwe, Somalia, madagascar
- 1997 se transformă în Şcoala de Aplicație pentru Aviație „Aurel Vlaicu”: piloți militari, ofițeri de antiaeriană, radiolocatori. Min. 400 ore de zbor.

Şcoala Superioară de Aviație Civilă (SSAvC), înființată în anii 60: a pregătit piloți particulari şi profesioniști de aeronave şi elicoptere. În 1999 s-a înființat Academia Română de Aviație prin reorganizarea Centrului de perfecționare a Personalului din Aviația Civilă Română.

AACR (Autoritatea Aeronautică Română) este coordonează întreaga activitatea de aviație.

Securitate: Convenția de la Chicago şi Monreal fiecare stat este olbigat să-şi întocmească un program propriu de securitate raportat la cel internațional: securitate la sol şi securitatea în aer. De la control pasagerilor şi personalului pe aeroport apoi în aer.

### 4.2 **Aeroportul**

Concomitent cu aeronava trebuie că luăm în discuție şi aeroportul. Structuri comerciale deosebit de complexe, aflate sub controlul sever al statului ele permit aterizarea şi decolarea aeronavelor în condiții de siguranță, deci încărcarea de marfă şi îmbarcarea pasagerilor. Diversitatea lor este mare: de la mici aeroporturi locale, la marile aeroporturi ce deservesc metropolele. Un aeroport de talie medie sau mare este o structură complexă supusă Departamentului Aviației Civile: subsistemele de dirijare a zborurilor asigură derularea traficului în condiții normale, spațiile largi alocate primirii pasagerilor (controlul medical, zona de carantină, spațiul de ‘no man land’, controlul de frontieră, cel vamal precum şi serviciile adiacente: rent a car, taxi, transport auto, shuttle, schimb valutar etc.) şi

plecării acestora (zonele de check in, spațiile de aşteptare şi duty free, terminalele şi 'gate'-urile etc.), sistemele de control antitero, serviciile de handling, spațiile de catering, magazinele şi alimentația publică, spațiile de parcare sunt numai cîteva din elementele unui aeroport pentru pasageri. Aeroporturile pentru marfă au spații speciale pentru descărcarea mărfii, depozite pentru stocarea ei în vederea controlului vamal şi preluării de destinatar precum şi zone pentru serviciile legate de expediție şi formalitățile legale necesare transportului mărfii pe calea aerului.

Separat se analizează zona 'tehnică' privind lungimea şi calitatea pistelor, balizajul, bretelele de acces, parkingurile, utilitățile de aprovizionare a navelor etc.

### 4.3 **«Libertățile aerului»**

Traficul aeronavelor este supus autorizării prealabile. În România această atribuție o exercită Autoritatea Aeronautică Civilă. Convenția de Tranzit de la Cicago din 1944 a statuat cele cinci libertăți ale aerului:

- dreptul de survol a unui stat fără aterizare
- dreptul de aterizare fără scop comercial (caz de necesitate, escală tehnică, aprovizionare cu carburanți, schimbarea echipajului)
- dreptul de a debarca pasageri, mărfuri şi poştă din statul partener dacă îi sunt destinate statului căreia îi aparține nava
- dreptul de a lua pasageri, marfă şi poştă din statul partener dacă sunt destinate statului căruia îi aparține nava
- dreptul de a transporta pasageri, marfă sau poştă către una sau mai multe țări terțe

Accordurile internaționale se complectează prin înființarea Asociației Internaționale a Transportatorilor Aerieni (IATA) în 1945 la Havana care reunește asociații de transportatori aerieni internaționali. Adunarea Generală, comitetul de direcție şi cele patru comitete (juridic, financiar, tehnic şi medical) reglementează 'lumea aviației'. Colaborarea dintre Departamentele Aviației Civile din diverse state asigură deruarea normală şi sigură a transportului aerian după norme unitare.

Pentru transportul pe calea aerului mărfurile trebuie să:

- fie admise la transport conform dispozițiilor legale
- nu prezinte pericol pentru aeronavă, persoane sau bunuri
- fie cântărite şi însoțite de documentele necesare
- ambalajul să fie corespunzător transportului aerian
- fiecare colet să aibă o etichetă indicând destinatarul şi expeditorul
- fie prezentate în timpul orarului normal de lucru

Compania aeriană este în drept să refuze acceptarea mărfurilor numai în situații de excepție. Mărfurile periculoase, urât mirositoare, toxice, perisabile, materialele exxplosibile, animale vii etc. pot fi acceptate numai în conformitate cu condițiile speciale stabilite de transportator.

Încărcarea şi descărcarea se fac de compania aeriană în ordinea primirii lor. Accordarea priorității este un caz de excepție.

## 4.4 Contractul de transport aerian internațional

În practică există sub forma scrisorii de transport aerian (Airway Bill) care dovedeşte încărcarea mărfii, condițiile de transport. Se întocmeşte în trei exemplare originale: pentru transportator, pentru destinatar (semnat de expeditor şi însoțeşte marfa), pentru expeditor. Scrisoarea de transport mai cuprinde recipisa de primire, exemplarul pentru formalități vamale, copii pentru cărăuş, pentru agenți etc.

Se menționează punctele de plecare şi destinație, cel puțin un punct de escală dacă acestea există, un aviz indicând expeditorilor că transportul este supus Convenției de la Varşovia.

Expeditorul răspunde pentru exactitatea datelor înscrise în scrisoarea de transport aerian, pentru orice pagubă suferită de cărăuş sau terți cauzate de inexactidatea înscrisurilor. Mențiunile privitoare la greutate, dimensiuni şi ambalaj, numărul coletelor fac dovadă până la proba contrarie; cele privitoare la cantitate, volum şi starea mărfii fac dovadă numai după verificarea de către cărăuş.

Expeditorul este obligat să anexeze documentele necesare pentru formalitățile vamale, fiscale etc. ce vor trebui efectuate de cărăuş răspunzând pentru orice daună care poate apare din aceste cauze.

Expeditorul are dreptul să dispună de marfă: să o retragă de la transport, să o oprească în timpul călătoriei, să schimbe destinatarul, sau să ceară să fie înapoiată. Destinatarul poate cere cărăuşului, remiterea scrisorii de transport şi a mărfii în schimbul plății creanțelor indicate în scrisoarea de transport. Dacă destinatarul refuză scrisoarea de transport sau marfa sau nu poate fi găsit, expeditorul îşi reia dreptul de a dispune de marfă. În caz de pierdere a mărfii sau după 7 zile de la data când trebuia să sosească marfa destinatarul este în drept să-şi valorifice drepturile față de cărăuş.

Transportatorul aerian răspunde pentru daunele ivite din distrugere, pierdere sau avarie a mărfii în timpul transportului: pe aeroport, în 'hadling' (manevrare) sau în aeronavă. El răspunde şi pentru întârziere dacă nu poate dovedi inclusiv 'diligența'[13]. Răspunderea este totuşi, pentru marfă, limitată

[13] concept jurdic care statuează obligația de a face, peste obligațiile normale, tot ceea ce este omeneşte posibil pentru evitarea pagubei – în acest caz

la 250 franci aur/kg în lipsa unei declarații de interes făcute în momentul predării coletului.

Primirea mărfurilor fără protest eliberează transportatorul de obligații. În caz de avarie, destinatarul poate adresa un protest în cel mult 14 zile de la primirea mărfii sau 21 de zile de întârziere.

Transporturile succesive implică răspunderea solidară a cărăuşilor.

În ultimii ani au apărut şi s-au impus societăți de transport rapid care preiau atribuțiile sistemelor poştale: DHL, CARGO etc.

Aviația utilitară acoperă o serie întreagă de servicii mai ales în cazuri de urgență şi calamitate. Avioanele sunt special echipate şi dotate pentru a fi prezente în locurile necesare pentru intervenție: transport medical, stingerea incendiilor, evacuarea din zone greu accesibile (cu elicoptere), hiroavioane pentru aterizare pe mare, dirijarea circulației etc.

Un capitol special îl reprezintă transportul de pasageri care, pe lîngă activitatea efectiv legată de transport a trebuit să-şi dezvolte un sistem complex (ticketing) pentru a realiza în condiții de siguranță şi comoditate accesul la serviciile de transport de persoane, adaptat specificului aviației.

### 4.5 **Activitatea de ticketing**

Activitate relativ nouă în România, ticketingul sau emiterea biletelor de avion este importantă şi pentru noutatea pe care o prezintă în peisajul tipurilor de întreprinderi dar şi pentru informațiile practice necesare omului de afaceri care trebuie să se deplaseze din ce în ce mai mult.

Teoria ne spune că într-o economie concurențială intervenția statului trebuie să fie limitată. Tot ea afirmă "să gândim global şi să acționăm local". Ticketingul este un exemplu concludent de aplicare a acestora: un colos global, mondial organizat şi supravegheat de state şi mii de întreprinderi mici care se zbat să supraviețuiescă căderii valorii comisioanelor, vânzând biletele pentru transportul aerian internațional.

Imediat după al doilea război mondial erau mari capacități de producție aviatică care rămăseseră fără obiect de activtate şi mari mase de foşti soldați disponibili. Pentru rezolvarea acestor probleme nu a intervenit statul ci însăşi grupul de state folosind acordurile internaționale. Pentru a realiza un zbor internațional trebuie să traversezi mai multe spații aeriene. Asociația Internațională a Transportatorilor Aerieni - International Air Transport Association (IATA) - a fost creată în 1919, în urma inițiativei a şase linii aeriene de a înființa o asociație a traficului aerian în scopul dezvoltării colaborării între transportatorii pe calea aerului. Acum, asociația

are un număr de peste 200 de membrii din întreaga lume, fie membrii activi, fie membrii afiliaţi.

Ideea de la care s-a pornit la înfiinţarea asociaţiei era unificarea "limbilor" vorbite în aviaţia civilă internaţională. Este greu de imaginat ce s-ar fi întâmplat dacă asociaţia nu lua fiinţă: fiecare companie aeriană ar fi avut reguli de siguranţă diferite, metode de documentare diferite, ar fi folosit poate şi limbi diferite. Cu alte cuvinte ar fi fost foarte greu, aproape imposibil, să se realizeze o colaborare internaţională în ceea ce priveşte zborurile aeriene. Realizarea unei standardizări în domeniu este ceea ce au căutat - şi au reuşit să obţină - cele şase companii aeriene care au pus bazele IATA: limba folosită în comunicare este engleza; toţi piloţii şi controlorii de trafic dau şi primesc instrucţiuni utilizând limba engleză. Acum există o standardizare a documentaţiei, reguli ce guvernează modul de calcul al preţului şi de emitere a biletelor însuşite de către personalul din întreaga lume.

IATA are la îndemână instrumentele necesare pentru a determina companiile aeriene să conlucreze în multe domenii, cum ar fi: **siguranţa zborurilor** (găsirea de noi soluţii mai presus de resursele unei singure companii); **mediul** (zgomotul şi emisiunile de gaze nocive); **securitatea** (protecţia pasagerilor); **medicina** (factorii fiziologici şi psihologici ce influenţează siguranţa şi confortul zborului şi al pasagerilor); **de drept** (în ceea ce priveşte responsabilităţile şi relaţiile legale ale transportatorilor aerieni faţă de clienţii lor); **financiar-contabil** (simplificarea contabilizării, ţinându-se seama de taxe, asigurări şi de multitudinea de valute cu care se lucrează). Poluarea fonică este controlată şi monitorizată. IATA are trei mari sedii: cel de la Geneva se ocupă de problemele ce privesc Europa, Africa şi Orientul Mijlociu; cel de la Montreal are în grijă problemele celor două Americi; cel de la Singapore se ocupă de Asia, Australia şi Orientul Îndepărtat. La rândul lor, aceste trei mari arii de trafic sunt împărţite în mai multe sub-arii. Linia de separaţie a datei oferă demarcaţia între prima şi cea de a treia zonă.

Pentru uşurarea comunicării între membrii IATA din întreaga lume - şi nu doar între ei - au fost standardizate foarte multe din operaţiile de rezervare şi decontare. Toate aeroporturile din lume au primit de la IATA un cod de trei litere, care nu sunt întotdeauna primele trei litere din numele localităţii, şi asta pentru că relativ în multe cazuri denumirea unor localităţi ce deţin aeroporturi poate să înceapă cu aceleaşi litere (vezi Madras / Madrid, Freetown / Freiburg, ş.a.). Când un oraş este deservit de mai mult de un aeroport, fiecare din cele din urmă mai primeşte la rândul său un cod de trei litere: de exemplu codul pentru Londra este LON, dar aici există mai multe aeroporturi: London City Airoport - LCY, London Gatwick Airport -

LGW, London Heathrow Airport - LHR, London Luton Airport - LTN şi London Stansted Airport - STN. Toate aceste coduri se găsesc în ABC Airways Guide, un ghid editat de IATA în care apar şi orare de zbor. Un alt manual editat de IATA este APT - Air Products Tarrifs care cuprinde tarifele ce se practică în aviația civilă internațională şi modul lor de calcul. Cele două sunt doar câteva din manualele editate de IATA care au menirea de a duce la bun sfârşit ceea ce au început cele şase companii aeriene care au pus bazale organizației: uşurarea comunicării. Ele sunt completate de o serie de alte reglementări şi regulamente a căror prezentare ar lua foarte mult timp şi se îndepărtează de problema tratată în lucrarea de față. Cu toate acestea, ele trebuie să fie la îndemâna oricărei agenții touroperatoare, deoarece acesta este unul din domeniile cele mai profitabile şi mai căutate de către clienții din lumea întreagă.

România a reânceput să plătescă taxa la IATA relativ târziu. După 1990 s-a pus problema ca agențiile de turism să înceapă şi ele să emită bilete de avion. Până atunci numai reprezentanțele companiilor puteau face acest lucru. dar clienții nu aveau în față o ofertă generală a zborurilor. Sistemul de comunicație IATA permite accesul la toată baza de date, respectiv la toate companiile. Un agent de ticketing poate astfel să ştie cu precizie dacă sunt locuri libere pe ruta Atena - Nicosia, pe orice cursă sau dacă sunt pasageri pe lista de aşteptare şi să aleagă de cumun accord cu clientul cea mai bună variantă şi cel mai bun preț din toate ofertele făcute de comaniile aeriene. Pentru a permite însă accesul la acest sistem IATA cere măsuri de siguranță: întâi existența uni personal calificat, care să fi promovat testele şi examele conform stadardelor IATA.; apoi condiții de siguranță pentru păstrarea biletelor "crude" netipărite pentru a nu cădea în mâinile teroriştilor; existența aparaturii speciale pentru emiterea biletelor şi gestionarea lor. După ce IATA a verificat îndeplinirea acestor condiții se eliberează o licență care permite operarea ca agent IATA. Costurile, respectiv capitalul sunck sunt ridicate putând ajunge la 10-15 mii USD plus scrisori de garanție corespunzătoare.

Dăm mai jos explicitarea unora din termenii folosiți în ticheting şi prin aceasta vom prezenta şi acest tip de structură locală care este agenția de tickting. Paralel vom vedea şi structura globală, controlată de state care girează de la navigația avioanelor, la evidența pasagerilor până la decontarea automată a serviciilor la nivel global.

Termenii sunt în engleză, limba fraco a asociației:

- adult = peste 12 ani; children = copil = sub 12 ani = 50 % reducere; infant = sub 2 aniversări = 10 % din preț. Atenție: orele sunt întotdeauna locale astfel încât, din cauza diferenței de fus orar un infant poate deveni copil în timpul zborului.

-taxe de aeroport = nu se comisionează = ca 2- 25 USD
-baggage allowance = weight concept sau pieces concet - bagaje admise după pricipiul greutății admise sau a dimensiunilor bagajului
- baggage claim area = spatiul înainte de vamă unde se fac reclamații. După trecerea din acest spațiu orice reclamație nu mai este luată în seamă
- baggage tag = tichet de bagaj - dă dretul la despăgubire; sfat: să nu se pună valori prea mari
- boarding pass: flight no + gate: tichet care reprezintă legitimația în spațiul aeroportului: are înscrise pe ea numărul zborului şi poarta de îmbarcare.
- cancellation fee - taxa de anulare, se aplică pe ore înainte de plecare; la clasa turist nu se practică.
- charter : zbor care nu e cursă regulală. se foloseşte mai ales în turism Aici apare şi noțiunea de empty leg respectiv zborurile goale dintr-o serie de zboruri într-un sezon. astfel, de ex. pe ruta Bucureşti Antalia o agenție de turism angajează 10 grupuri succesive, ceea ce înseană 10 zboruri cu clineți şi două goale la început şi sfârşit de sezon. Considerând o utilizare medie de 65 % prețul companiei aviatice va fi de 90 USd/ pers. iar prețul de vânzare de 190 USD/ pers/ astfel apar oferte speciale cu 100 de USD mai ieftine atunci când nu se realizează gradul de umplere preliminat.
- CIP (Commmercial important person) VIP (very important person)
- commission (9 - 15 % Comisioanele sunt de până la 15 %. În momentul emiterii unui bilet, automat sistemul prin banca de decontări de la Zurich face scăderea valorii biletului crud, transferă taxele de aeroport, taxele de survol, plata companiei aeriene şi plata comisionului către agenția de ticketing şi deschide debitul pentru biletul vândut care trebuie să intre în contul băncii agreate în termen sub sancțiunea ridicării licenței configuration: schema avionului. la aceiaşi clasă pot fi tarife diferite.
- confirmed reservation: rezervare confirmată adică cu termen de plată
- connecting flight ; zbor de conexiune. Fiecare aeroport are stabilit un
-MCT = minimum connecting time = timp minim de conexiune/ Chiar pentu un minut nimeni nu riscă să emită un bilet sub acest timp. de multe ori pasageri trebuie să înnopteze pentru un zbor a doua zi. dar, dacă au noroc şi zborul lor a juns mai repede pot face pe aeroprot transferul pe prima cursă plătind o taxă
-direct flight - non stop flight: zbor direct - zbor non stop
-endorsment - transferul documentelor către alt cărăuş. Se impune verificarea cu atenție aconfirmării transferului
- ETA = estimated time of arrival ; ETD = estimated time of deparure timpul estimat al sosirii sau plecării.
- exchage vaucher - bon de prestații terestre

- fare, rate: preţul biletului. Cum vom vedea mai jos există o multitudine de preţuri, cel publicat în broşuri este pentru necunoscători
- flight coupon ATH - FRK - PAR - ROM - ATH 2-4 cupoane pentru fiecare parte a călătoriei
-flight no ; gateway city - terminal; orice aeroport are un sistem simplu de orientare: terminalul (aripa dintr-un aeroport) are mai multe porţi (gates) şi un drum spre poarta oraşului
- high (peak) season - intermediate (shoulder) season - low ( off ) season: sezon de vărf. intermediar sau extrasezon
-incentive travel, inclusiv tour (IT) turul şi biletul de avion este destinat turismului şi beneficiază de un tarif cu 20-30% mai mic. GIT group IT este tariful de group cu cca 10 % mai mic ca IT;
-NUC: neutral unit of construction: pentru a uniformiza monedele se foloseşte una convenţională NUC. ROE rate of exchange (rata de schimb) NUC x ROE = local currency (valuta locala)
-non shown; Go - shown passanger (tourist) = turist neprezentat sau venit în plus
-overbooking = vânzare peste capacitate - stand by passanger = pasager care se înscrie în limita locurilor disponibile fie aşteptând pe aeroprt fie aşteptând acasă să plece imediat ce i se telefonează. Preţul poate fi chiar 30 % din total. Folosit mai ales de tineri şi vârstnici.
-open tiket - date fixe - open return - întorcere nefixată în interiorul perioadei de valabilitate a biletului. Opus = bilet emis pe date fixe mai ieftin decât biletul open
-reconfirmation - reservation booking) - reconfirmare a rezervării
-stopover (oprire deliberată - la cerere de regulă plătită)
- MON, TUE , WED, THU , FRI , SAT , SUN = 1.2.3.4.5.6.7 = zilele săptămănii. Timpul poate fi exprimat fie ca american system - 02 AUG sau ca European sytem 01.30 PM 13.30 = întotdeauna timpul este local - calcul cu GMT pentru a afla ora de acasă
-coduri: 2 litere pt companii 3 litere pentru aeroporturi şi orase Monreal=YMQ- Dorval = YUL , Mirabel = YMX
- freedom of the air: dreptul de survol pentru caz de necesitate , descărcare şi încărcare cargo şi mail, zboruri între ţări diferite, zbor pentru evitarea ţării de origine, zbor pentru reîntoarcere
-RT = round trip - circuit, dus întors cu preţ mai mic, 1/2 RT,
-YUL = reduce fare tarif redus, YZZ = fare for students - tarif pt. studenţi ;
-SU = Sunday clause = pentru că aeroporturile sunt în 65 din mariile oraşe şi acestea nu au hotelurile ocupate sâmbăta, pasagerii care stau peste sâmbătă beneficiază de tarife reduse.

- “spelling” aviatic: A= alpha, B= bravo, C= charlie, D= delta, E= eko, f= foxtrot, G=golf, H=hotel, I= India, J= Juliette, K= Kilo, L= lima, M= mike, N= november, O= oscar, P =Papa, R =romeo, S =sierra, T =tango, U =uniform, V =victor, W =wisky, X =x-ray, Y =yankee, Z= zulu, Q =quebeck

O astfel de structură foloseşte un limbaj strict specializat. personalul ei este de înaltă calificare. Ea nu poate exista dacă nu funcţionează 24 de ore din 24 colosul organizat de state, adică sistemul centralizat de rezervare şi decontare. Dar la nivel local avem mici agenţii care se luptă pentru fiecare client dar şi pot obţine venituri bune din neştiinţa pasagerilor. Pentru oamenii de afaceri există tarife speciale funcţie de frecvenţa zborurilor, a distanţelor parcurse etc.; bineînţeles fiecare companie aeriană îşi face propria politică, pe care o şi tipăreşte în prospecte care pentru a fi citite trebuie decodificate.

Pentru zborurile “Low cos” si activitatea de “Call center” vedeti http://www.ilierotariu.ro/oldsite/old/8%20LCA.pdf

4.6 **"Parkingurile aviatice"**: pentru a sublinia diversitatea serviciilor amintim şi parkingurile aviatice. Pe măsură ce numărul oamenilor cu posibilităţi materiale creşte (în jurul Pacificului se estimează existenţa a 100 de milioane de milionari) s-au dezvoltat şi servicii speciale. Creşterea numărului avioanelor private a dus la necesitatea măririi spaţiilor de parcare. În Istanbul, prin creşterea numărului de avioane ruseşti a trebuit construită o nouă "parcare". Cum în marile aeroporturi gararea este scumpă, de multe ori avioanele sunt parcate în apropiere, fiind mai ieftin să se deplaseze în marele oraş pentru plecare, decât să stea acolo. Iată cum realitatea duce la la servicii greu de imaginat acum câţiva ani, dar operante azi şi poate oportunităţi de afaceri şi pentru noi mâine.

## 4.7 Codul Aerian al României

**Prevederi generale**

### Domeniul de aplicare

Art. 1. - (1) Prevederile prezentului Cod aerian se aplică tuturor activităţilor aeronautice civile, precum şi tuturor persoanelor fizice sau juridice care desfăşoară activităţile aeronautice civile respective în spaţiul aerian naţional şi pe teritoriul României.

(2) România are suveranitate deplină şi exclusivă asupra spaţiului aerian naţional, care face obiectul proprietăţii publice.

Art. 2. - Activitatea aeronautică civilă pe teritoriul şi în spaţiul aerian naţional este reglementată prin prezentul Cod aerian, prin actele normative interne din domeniu, precum şi în conformitate cu prevederile Convenţiei privind aviaţia civilă internaţională, semnată la Chicago, ale altor convenţii şi acorduri internaţionale la care România este parte.

**Termeni şi definiţii**

Art. 3. - În sensul prezentului Cod aerian, termenii şi definiţiile utilizate au următorul înţeles:

3.1. accident - eveniment legat de operarea unei aeronave, care se produce între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul acesteia cu intenţia de a efectua un zbor şi momentul în care toate persoanele aflate la bord sunt debarcate, şi în cursul căruia:

a) o persoană este rănită grav sau mortal datorită faptului că se găseşte:

- în aeronavă;
- în contact direct cu aceasta sau cu un obiect care este fixat în aeronavă;
- în contact direct cu o parte oarecare a aeronavei, inclusiv cu părţile care se detaşează din aceasta;
- expusă direct aspiraţiei sau suflului motoarelor ori elicelor;

b) aeronava suferă deteriorări, avarii sau cedări structurale, care alterează caracteristicile de rezistenţă structurală sau performanţele de zbor, necesită o reparaţie importantă care nu poate fi făcută în mod normal cu mijloacele existente la bord sau necesită înlocuirea elementelor deteriorate;

c) aeronava a fost distrusă;

d) aeronava a dispărut sau este total inaccesibilă. Aeronava este considerată dispărută atunci când căutările s-au încheiat oficial şi epava nu a fost localizată.

Se exclud din categoria accidentelor următoarele situaţii:

- la lit. a), decesul la bordul aeronavelor, provenit dintr-o cauză naturală; rănirea gravă sau decesul oricărei persoane aflate la bord, ca urmare a unei tentative de sinucidere sau a neglijenţei proprii; rănirile cauzate pasagerilor clandestini care se ascund în afara zonelor care sunt în mod normal accesibile pasagerilor şi echipajului;
- la lit. b), când deteriorarea este limitată la accesoriile motorului sau când este vorba despre deteriorări limitate la elice, la extremităţile aripii, la antene, pneuri, frâne, carenaje sau mici perforaţii în înveliş şi care nu periclitează siguranţa în zbor sau la sol a aeronavei;

3.2. act de intervenţie ilicită - act produs în mod ilicit, cu intenţie, constând în:

a) violenţă împotriva uneia sau mai multor persoane la bordul unei aeronave la sol şi în zbor, dacă acel act poate să pericliteze siguranţa aeronavei respective;

b) distrugere a unei aeronave în serviciu sau provocare de avarii unei astfel de aeronave, care o fac indisponibilă pentru zbor sau care îi pot periclita siguranţa în zbor;

c) amplasare sau favorizare a amplasării prin orice mijloace a unui dispozitiv sau a unei substanţe care poate distruge o aeronavă aflată în serviciu sau îi poate provoca avarii care să o facă indisponibilă pentru zbor ori care îi poate periclita siguranţa în zbor;

d) distrugere sau avariere a mijloacelor de navigaţie aeriană sau de intervenţie în funcţionarea lor, dacă un asemenea act poate periclita siguranţa aeronavelor în zbor;

e) comunicare intenţionată a unor informaţii false, punând astfel în pericol siguranţa unei aeronave în zbor;

f) folosirea ilegală a oricărui dispozitiv, substanţă sau armă pentru:

- producerea unui act de violență împotriva uneia sau mai multor persoane, care provoacă rănirea gravă sau moartea acestora, pe un aeroport care deserveşte aviația civilă;

- distrugerea sau avarierea gravă a facilităților care aparțin aviației civile sau a aeronavelor care nu sunt în serviciu, dar se află pe acel aeroport, ori pentru întreruperea serviciilor aeroportului, dacă un asemenea act pune în pericol sau poate periclita siguranța aeroportului;

3.3. activități aeronautice civile - totalitatea activităților legate de proiectarea, construcția, atestarea, reparația, întreținerea şi operarea aeronavelor civile, a aerodromurilor şi a altor obiective de infrastructura aeronauticii civile, de dirijarea şi controlul traficului aerian, de informarea aeronautică şi meteorologică a operatorilor aerieni, de pregătirea şi perfecționarea personalului aeronautic civil, precum şi a activităților aeronautice civile conexe acestora;

3.4. activități aeronautice civile conexe - totalitatea serviciilor care contribuie direct la asigurarea desfăşurării activităților aeronautice civile;

3.5. administrator al aerodromului - persoana fizică sau juridică care conduce şi gestionează un aerodrom aflat în proprietatea publică sau în proprietatea privată a unor persoane fizice ori juridice;

3.6. aerodrom - suprafața delimitată pe pământ sau pe apă, care cuprinde, eventual, clădiri, instalații şi materiale, destinată să fie utilizată, în totalitate sau în parte, pentru sosirea, plecarea şi manevrarea la sol a aeronavelor. Aerodromul utilizat exclusiv pentru elicoptere se numeşte heliport;

3.7. aeronavă - aparatul care se poate menține în atmosferă cu ajutorul altor reacții ale aerului decât cele asupra suprafeței pământului;

3.8. aeronave de stat - aeronavele folosite pentru servicii militare, vamale sau de poliție;

3.9. aeroport - aerodromul deschis pentru operațiuni comerciale de transport aerian;

3.10. aeroport internațional - aeroportul nominalizat ca aeroport de intrare şi de plecare, destinat traficului internațional al aeronavelor, şi în care sunt asigurate facilitățile de control pentru trecerea frontierei de stat, pentru controlul vamal, de sănătate publică, pentru controlul veterinar şi fitosanitar, precum şi pentru alte facilități similare;

3.11. agent aeronautic civil - orice persoană fizică sau juridică autorizată să desfăşoare activități aeronautice civile;

3.12. anchetă administrativă - activitatea concretă de identificare, de strângere şi de analiză a informațiilor pentru determinarea cauzelor, emiterea concluziilor şi, pe baza lor, stabilirea unor recomandări privind siguranța zborurilor, precum şi formularea unor propuneri şi recomandări de îmbunătățire a activităților în vederea prevenirii accidentelor şi incidentelor de aviație;

3.13. autorizare - confirmare oficială dată printr-un document eliberat în conformitate cu prevederile reglementărilor aeronautice române prin care se atestă capacitatea deținătorului de a desfăşura activitățile aeronautice civile menționate în acest document;

3.14. autorizație de operator aerian - documentul care atestă autorizarea unui operator aerian să efectueze activități de lucru aerian sau de aviație generală;

3.15. certificat de operator aerian - documentul care atestă capacitatea unui operator aerian de a efectua activităţi de transport aerian civil;

3.16. certificat de navigabilitate - documentul individual, aflat obligatoriu la bordul fiecărei aeronave, prin care se atestă navigabilitatea acesteia;

3.17. drept de trafic - dreptul unui operator aerian autorizat de a transporta pasageri, bagaje, mărfuri şi/sau poştă pe o rută aeriană care deserveşte două sau mai multe aeroporturi interne ori internaţionale;

3.18. facilităţi - totalitatea serviciilor şi baza materială asociată acestora, asigurate pe un aerodrom în legătură cu intrarea şi ieşirea aeronavelor, persoanelor, bagajelor, mărfurilor şi altele asemenea, în traficul aerian intern şi internaţional;

3.19. incident - un eveniment, altul decât un accident, asociat cu utilizarea unei aeronave, care afectează sau ar putea afecta siguranţa exploatării;

3.20. licenţiere - confirmarea oficială dată printr-un document eliberat de Ministerul Transporturilor*), prin care se acordă deţinătorului dreptul de a exercita activităţile aeronavelor civile menţionate în acest document

*) Conform Hotărârii nr. 3/2001 Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor şi Locuinţei preia toate drepturilor şi obligaţiile Ministerului Transporturilor.

3.21. licenţă de lucru în perimetrul infrastructurii aeroportuare - document individual prin care se acordă unui agent economic dreptul de a desfăşura activităţi în perimetrul infrastructurii aeroportuare;

3.22. licenţă de transport aerian - document individual prin care unui operator aerian autorizat i se acordă dreptul de a efectua operaţiuni de transport aerian public, în condiţiile prevăzute în licenţă;

3.23. misiune - activitatea unui membru al echipajului din momentul în care acesta intră în serviciu, după o perioadă de odihnă corespunzătoare, dar înaintea începerii unui zbor sau a unei serii de zboruri, până în momentul în care acel membru al echipajului iese din serviciu după încheierea acelui zbor sau a seriei de zboruri;

3.24. navigabilitate - caracteristica aeronavei pregătite pentru zbor, constând în conformarea acesteia la reglementările de admisibilitate la zbor;

3.25. operarea aeronavei - folosirea aeronavei pentru scopuri de navigaţie aeriană, care include navigarea aeronavei. Orice persoană fizică sau juridică care efectuează operaţiuni cu aeronave, inclusiv în calitate de proprietar sau deţinător, cu sau fără drept legal de comandă asupra aeronavei, va fi considerată angajată în operarea aeronavei în înţelesul prezentului Cod aerian;

3.26. - operator aerian - persoană fizică sau juridică autorizată şi/sau licenţiată, angajată în operarea aeronavelor;

3.27. pilot comandant - pilotul responsabil cu comanda şi siguranţa aeronavei pe durata zborului;

3.28. plan de zbor - ansamblu de informaţii specifice unui zbor planificat sau unei porţiuni din acesta, transmise organelor care asigură serviciile de navigaţie aeriană;

3.29. reglementări aeronautice - norme, proceduri sau standarde specifice activităţilor aeronautice civile;

3.30. securitatea aeronautică - ansamblu de măsuri, resurse materiale şi forţe umane, coordonate, mobilizate şi utilizate în scopul protecţiei aeronauticii civile împotriva actelor de intervenţie ilicită;

3.31. serviciu de navigaţie aeriană - termen generic ce include serviciile de trafic aerian, serviciul de telecomunicaţii aeronautice, serviciile pentru asigurarea asistenţei meteorologice a navigaţiei aeriene, serviciile de căutare şi salvare, precum şi serviciile de informare aeronautică. Aceste servicii sunt asigurate în timpul tuturor fazelor de operare: apropiere, aerodrom şi rută;

3.32. servitute aeronautică - condiţii, restricţii, obligaţii, impuse sau recomandate de prevederile reglementărilor aeronautice naţionale şi/sau internaţionale în interesul siguranţei zborului aeronautic;

3.33. siguranţa zborului - capacitate a activităţii aeronautice constând în evitarea afectării sănătăţii sau pierderii de vieţi omeneşti, precum şi a producerii de pagube materiale;

3.34. tehnică aeronautică - tehnica folosită în aeronautică, care intră sub incidenţa normelor privind siguranţa zborului;

3.35. trafic aerian - ansamblu de aeronave aflate în zbor la un moment dat, într-un spaţiu aerian determinat, şi, respectiv, de aeronave care se află în suprafaţa de manevră a unui aerodrom;

3.36. transportator aerian - operator aerian autorizat, deţinător al unei licenţe de transport aerian, în termen de valabilitate;

3.37. zonă de siguranţă - zonă adiacentă unui aerodrom, indiferent de proprietar, definită în scopul de a limita înălţimea obstacolelor şi de a preveni efectele negative de orice natură, directe şi/sau indirecte, asupra operării aeronavelor şi ansamblului activităţilor aeronautice - în interesul siguranţei zborurilor aeronavelor şi securităţii aeronautice;

3.38. zonă de protecţie - zona adiacentă amplasamentelor mijloacelor de navigaţie aeriană şi meteorologice, indiferent de proprietar, delimitată în scopul de a preveni interferenţele negative de orice natură, directe şi/sau indirecte, asupra performanţelor operaţionale ale acestor echipamente - în interesul siguranţei zborului aeronavelor;

3.39. zbor V.F.R. - zbor efectuat după regulile zborului la vedere.

## Administrarea aviaţiei civile în România

Art. 4. - Ministerul Transporturilor, în calitate de organ de specialitate al administraţiei publice centrale şi de autoritate de stat în domeniul aviaţiei civile, are următoarele atribuţii specifice:

a) elaborează strategia de dezvoltare a aviaţiei civile, în conformitate cu politica economică a Guvernului şi cu planurile de dezvoltare a transporturilor;

b) emite, în conformitate cu strategia de dezvoltare, precum şi cu reglementările şi recomandările organizaţiilor internaţionale de aviaţie civilă la care România este parte contractantă, reglementări specifice care stau la baza desfăşurării serviciilor de transport aerian şi a exploatării infrastructurii aferente, precum şi a celorlalte activităţi aeronautice civile;

c) reprezintă Guvernul, în domeniul aviaţiei civile, în organismele internaţionale specifice şi în relaţiile bilaterale cu alte state;

d) asigură administrarea proprietăţii publice a statului din domeniul aviaţiei civile;

e) emite reglementări obligatorii de autorizare şi/sau de licenţiere a agenţilor aeronautici şi a operatorilor civili pentru efectuarea activităţilor aeronautice civile, eliberează, prelungeşte valabilitatea, validează, echivalează, suspendă şi retrage

documentele de autorizare şi/sau de licenţiere a agenţilor aeronautici şi a operatorilor civili;

f) emite reglementări aeronautice obligatorii privind siguranţa traficului în transporturile aeriene şi supraveghează respectarea acestora;

g) emite reglementări aeronautice obligatorii pentru efectuarea transporturilor aeriene de mărfuri periculoase;

h) asigură reglementarea şi organizarea circulaţiei aeronavelor civile în spaţiul aerian naţional, în colaborare cu organele specializate ale Ministerului Apărării Naţionale;

i) coordonează sistemul de securitate în domeniul aviaţiei civile;

j) anchetează incidentele şi accidentele din domeniul aviaţiei civile;

k) organizează şi exercită activităţile de registru, de inspecţie şi de control în aviaţia civilă;

l) asigură certificarea tehnicii de aviaţie civilă;

m) emite reglementări aeronautice obligatorii privind atestarea, certificarea, licenţierea şi brevetarea personalului aeronautic civil, organizează examene şi emite atestate, certificate, licenţe şi brevete pentru această categorie de personal;

n) gestionează frecvenţele de telecomunicaţii alocate aviaţiei civile;

o) asigură organizarea şi funcţionarea serviciilor civile de navigaţie aeriană în spaţiul aerian al României, aprobă survolarea teritoriului naţional al României, organizat potrivit art. 10, precum şi decolarea şi aterizarea aeronavelor civile de pe şi pe aeroporturile situate pe teritoriul României, în conformitate cu prevederile reglementărilor aeronautice specifice;

p) autorizează efectuarea de lucrări în zonele de siguranţă şi de protecţie a infrastructurilor de transport aerian civil;

r) asigură, împreună cu organele specializate ale ministerelor abilitate prin lege, asistenţa operaţiunilor de căutare şi de salvare a aeronavelor civile implicate în accidente;

s) emite reglementări pentru uniformizarea definiţiilor şi a abrevierilor utilizate în aviaţia civilă, în conformitate cu legislaţia internaţională;

t) autorizează funcţionarea aerodromurilor civile;

u) organizează activitatea pentru constituirea fondului propriu de date statistice din domeniul aviaţiei civile;

v) aprobă tarifele de utilizare a infrastructurilor de transport aerian de interes public naţional;

x) asigură cadrul legislativ şi reglementările necesare pentru dezvoltarea unui mediu concurenţial normal în domeniul transporturilor aeriene;

y) aprobă tarifele de examinare a personalului aeronautic civil în vederea obţinerii atestatelor, certificatelor, brevetelor şi licenţelor;

z) aprobă tarifele percepute de către societăţile comerciale, instituţiile publice şi organismele tehnice specializate, ca urmare a prestării activităţilor pentru care le-au fost delegate competenţe în conformitate cu prevederile prezentei legi.

Art. 5. - (1) Ministerul Transporturilor asigură, direct sau prin delegare de competenţă unor organisme tehnice specializate, instituţii publice sau, după caz, societăţi comerciale autorizate, elaborarea şi punerea în aplicare a reglementărilor aeronautice corespunzătoare, pregătirea şi perfecţionarea profesională, precum şi

atestarea personalului aeronautic civil, certificarea tehnicii de aviaţie civilă, înmatricularea aeronavelor civile, inspecţia şi controlul acestora, controlul acestora, controlul, inspecţia, supravegherea şi autorizarea agenţilor aeronautici civili, dirijarea şi controlul traficului aerian în spaţiul aerian naţional, protecţia navigaţiei aeriene, anchetarea incidentelor şi a accidentelor de aviaţie civilă, precum şi controlul tehnic şi inspecţia de siguranţă a zborului şi de securitate aeronautică pentru transportul aerian.

(2) Organismele tehnice specializate, instituţiile publice şi societăţile comerciale prevăzute la alin. (1) vor fi finanţate integral din tarife şi comisioane obţinute din prestaţiile respective.

(3) Delegarea de competenţe organismelor tehnice specializate sau societăţilor comerciale autorizate, menţionate la alin. (1), precum şi autorizarea sau licenţierea agenţilor aeronautici civili în conformitate cu prevederile prezentului Cod aerian se fac cu perceperea unor taxe sau tarife.

(4) Delegarea de competenţe se poate realiza în domenii de strictă specialitate, pentru care Ministerul Transporturilor trebuie să aibă compartimente de specialitate.

**Spaţiul aerian naţional**

Art. 6. - (1) Spaţiul aerian naţional reprezintă coloana de aer situată deasupra teritoriului de suveranitate al României, până la limita inferioară a spaţiului extraatmosferic.

(2) În spaţiul aerian naţional se desfăşoară atât trafic aerian civil, cât şi trafic aerian militar.

Art. 7. - Spaţiul aerian naţional cuprinde:

a) spaţiul de trafic aerian ce reprezintă porţiunea din spaţiul aerian naţional unde se permite activitatea aeronautică, precum şi terenurile destinate decolărilor şi aterizărilor, indiferent de apartenenţa şi de natura activităţii de zbor;

b) zonele rezervate reprezentând porţiunile din spaţiul aerian naţional, destinate activităţilor aeronautice de şcoală, de sport aeronautic, de încercare şi de omologare a aeronavelor, de natură utilitară şi altele similare;

c) zonele reglementate constituite din zone periculoase, zone restricţionate sau zone interzise, precum şi căile aeriene condiţionale şi zonele de activitate comună la graniţă.

Art. 8. - Sunt asimilate, din punct de vedere al navigaţiei aeriene, cu spaţiul aerian naţional:

a) spaţiul aerian de deasupra zonei internaţionale a Mării Negre, alocat de Organizaţia Aviaţiei Civile Internaţionale (O.A.C.I.) în baza acordurilor regionale de navigaţie aeriană;

b) spaţiul aerian al altor ţări, stabilit prin acorduri şi convenţii internaţionale, cu delegarea permanentă sau pe termen limitat, în scopul asigurării serviciilor de trafic aerian, şi numai pe durata delegării.

Art. 9. - Clasificarea spaţiului aerian naţional din punct de vedere al asigurării serviciilor de trafic aerian se stabileşte în conformitate cu standardele elaborate de organizaţiile internaţionale de aviaţie civilă la care România este parte contractantă.

Art. 10. - În timp de pace Ministerul Transporturilor, împreună cu Ministerul Apărării Naţionale, organizează spaţiul aerian naţional şi stabileşte principiile şi

regulile de folosire a acestuia pentru activitățile aeronautice civile sau militare, după caz.

## Traficul aerian

Art. 11. - (1) Reglementările în domeniul traficului aerian în spațiul aerian național se aplică zborurilor tuturor aeronavelor, indiferent de categoria şi de naționalitatea acestora.

(2) Aeronavele de stat sunt supuse prevederilor alin. (1) atunci când zborul lor se efectuează în spațiul aerian național repartizat aviației civile.

Art. 12. - În spațiul aerian național repartizat aviației civile traficul aerian este permis după cum urmează:

a) aeronavelor civile, în baza unei aprobări corespunzătoare acordate în conformitate cu prevederile reglementărilor aeronautice specifice;

b) aeronavelor de stat românești, în conformitate cu reglementările specifice;

c) aeronavelor militare străine, inclusiv celor care transportă trupe, armament, tehnică de luptă, materiale militare, materiale periculoase şi orice alte tipuri de încărcătură, care, prin natura lor, pot afecta siguranța națională, conform aprobării de survol acordate de Ministerul Transporturilor, cu avizul Ministerului Apărării Naționale.

Art. 13. - (1) Toate aeronavele civile care survolează teritoriul României au obligația achitării unor tarife pentru utilizarea instalațiilor şi serviciilor de navigație aeriană.

(2) Tarifele prevăzute la alin. (1) sunt nediscriminatorii pentru aceleași categorii de zboruri, indiferent de naționalitatea operatorilor aerieni şi a statului de înmatriculare.

(3) Sunt scutite de la plata tarifelor prevăzute la alin. (1) următoarele categorii de zboruri:

a) zborurile V.F.R.;

b) zborurile militare efectuate de aeronave militare românești, iar în cazul aeronavelor militare străine, pe bază de reciprocitate;

c) zborurile efectuate exclusiv pentru transportul în misiune oficială al monarhilor domnitori şi al familiilor lor apropiate, al şefilor de stat, al şefilor de guvern şi al miniştrilor. În toate cazurile misiunile oficiale vor fi confirmate prin indicatorul de statut corespunzător pe planul de zbor;

d) zborurile de căutare şi salvare autorizate de un organ competent SAR;

e) zborurile terminate la aerodromul de la care aeronava a decolat şi în timpul cărora nu s-a efectuat nici o aterizare intermediară;

f) zborurile efectuate de aeronave a căror masă maximă certificată la decolare este strict mai mică de două tone;

g) zborurile-şcoală executate exclusiv în cadrul examinărilor în vederea obținerii licenței sau a unei calificări pentru echipajul de comandă şi, pentru aceasta, este confirmată prin mențiunea corespunzătoare pe planul de zbor;

h) zborurile efectuate exclusiv în scopul verificării sau testării echipamentelor folosite sau care se intenționează să fie folosite ca mijloace de sol pentru navigația aeriană, precum şi pentru zborurile de verificare a aeronavelor ce urmează să execute zboruri conform lit. c);

i) alte categorii de aeronave prevăzute de lege.

(4) Pot fi scutite, total sau parțial, de plata tarifelor prevăzute la alin. (1) şi alte categorii de aeronave sau de zboruri, cu aprobarea Ministerului Transporturilor.

**Aterizarea şi decolarea aeronavelor civile**

Art. 14. - Decolarea şi aterizarea aeronavelor civile se efectuează numai pe aerodromurile autorizate.

Art. 15. - Este interzis ca aeronavele civile să decoleze sau să aterizeze pe alte aerodromuri civile decât cele autorizate, cu excepția cazurilor de forță majoră, a aeronavelor folosite pentru practicarea unor sporturi aeronautice, a aeronavelor care aterizează din dispoziția Ministerului Transporturilor şi/sau a Ministerului Apărării Naționale, precum şi a altor aeronave pentru care se stabilesc derogări de la prevederile acestui articol prin reglementări specifice emise de Ministerul Transporturilor.

**Raporturi juridice la bordul aeronavei civile**

Art. 16. - Faptele şi actele juridice petrecute la bordul aeronavelor civile înmatriculate în România, precum şi statutul juridic al încărcăturii aflate la bordul acestora, în timpul unui zbor internațional, dincolo de granițele României, sunt reglementate de legislația română, dacă prin acordurile şi convențiile internaționale la care România este parte contractantă nu s-a stabilit altfel.

**Naționalitatea şi drepturile asupra aeronavelor civile**

Art. 17. - (1) Aeronavele civile române pot zbura în spațiul aerian național numai dacă sunt înmatriculate în Registrul unic de înmatriculare a aeronavelor civile, ținut de Ministerul Transporturilor.

(2) Fac excepție de la prevederile alin. (1) aeronavele civile stabilite prin reglementări aeronautice specifice, emise de Ministerul Transporturilor.

(3) Aeronavele de stat româneşti pot efectua operațiuni aeriene civile şi fără a fi înmatriculate în Registrul unic de înmatriculare a aeronavelor civile, dacă îndeplinesc cerințele de navigabilitate pentru astfel de zboruri şi sunt identificate de către ministerul care are jurisdicția asupra acestora, în conformitate cu reglementările special emise în acest scop de către instituția respectivă.

(4) Operatorii aerieni români pot executa operațiuni aeriene civile cu aeronave înmatriculate în alt stat, pentru perioade limitate de timp, după ce au obținut dreptul de folosință în temeiul unui contract de închiriere pe o durată determinată, cu respectarea reglementărilor emise în acest sens de Ministerul Transporturilor.

Art. 18. - (1) O aeronavă civilă poate fi înmatriculată în Registrul unic de înmatriculare a aeronavelor civile, numai dacă:

a) posedă un certificat de tip valid, emis sau echivalat de Ministerul Transporturilor;

b) posedă un certificat de navigabilitate valid, emis sau echivalat de Ministerul Transporturilor;

c) satisface cerințele reglementărilor naționale privind nivelul de zgomot şi de emisii toxice;

d) nu este înregistrată în alt stat şi satisface una dintre următoarele situații:

- aparține unei persoane fizice sau juridice române ori unui cetățean străin cu domiciliul sau reşedința în România sau unei persoane juridice străine, constituită în mod legal, care desfăşoară activități economice în conformitate cu legislația română,

iar aeronava civilă respectivă îşi are baza şi este utilizată, în principal, în România;

- aparţine unei persoane fizice sau juridice a unui stat străin cu care România a încheiat o convenţie prin care cele două state îşi acordă reciproc tratamentul naţional în ceea ce priveşte regimul de înmatriculare a aeronavelor civile;
- aparţine Guvernului sau statului român.

(2) Certificatul de înmatriculare emis de Ministerul Transporturilor va conţine datele de identificare a aeronavei civile, însemnul de naţionalitate şi marca de ordine, care vor fi inscripţionate în mod vizibil pe aeronava civilă, cât şi datele de identificare a deţinătorului şi/sau a proprietarului.

Art. 19. - (1) Prin înmatricularea în Registrul unic de înmatriculare a aeronavelor civile, aeronava respectivă capătă naţionalitatea română.

(2) Înmatricularea unei aeronave civile în Registrul unic de înmatriculare a aeronavelor civile şi certificatul de înmatriculare nu constituie dovada deţinerii legale sau a proprietăţii asupra aeronavei civile în nici o acţiune juridică în care deţinerea sau proprietatea aeronavei respective este în litigiu.

Art. 20. - Metodologia înmatriculării în Registrul unic de înmatriculare a aeronavelor civile, precum şi prevederile privind emiterea, suspendarea sau revocarea certificatului de înmatriculare sunt conţinute în reglementări aeronautice specifice, emise de Ministerul Transporturilor.

**Drepturile asupra aeronavelor civile**

Art. 21. - Sunt recunoscute, fără discriminare, persoanelor fizice sau juridice, române sau străine, următoarele drepturi reale asupra aeronavelor civile:

a) dreptul de proprietate;

b) dreptul de folosinţă în temeiul unui contract de închiriere încheiat pe o durată determinată, caz în care locatarul capătă şi calitatea de deţinător;

c) dreptul deţinătorului legal de a dobândi proprietatea prin cumpărare, caz în care cumpărătorul capătă calitatea de proprietar;

d) dreptul de a ipoteca ori de a greva aeronava civilă sau componente ale acesteia cu orice drept real asemănător, constituit ca garanţie a plăţii unei datorii, cu condiţia ca un asemenea drept să fie constituit conform legii statului de înmatriculare şi transcris în registrul de sarcini al statului de înmatriculare a aeronavei civile.

Art. 22. - (1) Actele de proprietate sau de transmitere a proprietăţii, de constituire de ipoteci sau a altor drepturi reale care privesc o aeronavă civilă sunt reglementate de legislaţia naţională şi se înscriu în Registrul unic de înmatriculare a aeronavelor civile.

(2) Înscrierea în Registrul unic de înmatriculare a aeronavelor civile nu este constitutivă de drepturi şi are ca efect numai opozabilitatea faţă de terţi a dreptului înscris.

**Aerodromurile civile**

Art. 23. - Aerodromurile civile pot fi proprietate publică sau proprietate privată a persoanelor fizice ori juridice, după caz, iar din punct de vedere operaţional pot fi deschise sau închise circulaţiei aeriene publice.

Art. 24. - Înfiinţarea, funcţionarea şi dezafectarea aerodromurilor civile sunt supuse reglementărilor aeronautice specifice, emise de Ministerul Transporturilor cu

avizul ministerelor abilitate, prin care se stabilesc cerinţele tehnice, operaţionale şi procedurale.

Art. 25. - Aerodromurile civile pot fi administrate de persoane juridice române sau de persoane fizice cu domiciliul permanent în România.

Art. 26. - (1) Toate aerodromurile deschise pentru operarea aeronavelor civile trebuie să fie autorizate de Ministerul Transporturilor din punct de vedere al îndeplinirii cerinţelor tehnice, operaţionale, de siguranţă a zborului, de securitate aeronautică şi de protecţie a mediului, potrivit reglementărilor aeronautice interne în vigoare şi acordurilor sau convenţiilor internaţionale la care România este parte.

(2) Ministerul Transporturilor va ţine un registru de evidenţă a tuturor aerodromurilor civile autorizate din România.

Art. 27. - Toate aeronavele civile care execută zboruri internaţionale cu originea/destinaţia România sunt obligate să decoleze şi să aterizeze pe un aeroport deschis traficului aerian internaţional.

Art. 28. - Administratorii aerodromurilor civile au obligaţia de a asigura toate condiţiile necesare pentru aterizarea şi decolarea în siguranţă a aeronavelor, protecţia şi serviciile necesare aeronavelor la sol, precum şi pentru lupta împotriva incendiilor, iar în aeroporturi, ordinea, securitatea şi protecţia împotriva actelor ilicite, precum şi, după caz, existenţa facilităţilor de vamă, graniţă, ambulanţă, fitosanitare, sanitar-veterinare şi sanitar-umane.

Art. 29. - (1) Agenţii economici şi, după caz, organele specifice ale autorităţii de stat, care desfăşoară activităţi pe aerodromuri civile, au obligaţia de a respecta normele stabilite, în temeiul prezentului Cod aerian şi al reglementărilor aeronautice, de către administratorii acestora în interesul public şi al dezvoltării transporturilor aeriene.

(2) Toate activităţile care se derulează în perimetrul unui aerodrom civil se desfăşoară sub unica şi directa coordonare a administratorului aerodromului.

(3) Agenţii economici care desfăşoară activităţi în perimetrul infrastructurii aeroportuare trebuie să deţină o licenţă de lucru în acest perimetru, eliberată de Ministerul Transporturilor.

Art. 30. - Instalaţiile şi echipamentele aeroportuare, inclusiv cele radioelectrice şi meteorologice, precum şi serviciile de navigaţie aeriană sunt accesibile, fără discriminare, tuturor aeronavelor civile.

Art. 31. - (1) Tarifele, taxele şi redevenţele stabilite pentru utilizarea facilităţilor aeroportuare prevăzute la art. 30 se aplică nediscriminatoriu, indiferent de naţionalitatea aeronavei civile, şi se publică în conformitate cu reglementările internaţionale de aviaţie.

(2) Ministerul Transporturilor emite reglementări specifice privind principiile generale de stabilire şi aplicare a tarifelor menţionate în alin. (1).

(3) Sunt scutite de la plata tarifelor, taxelor şi redevenţelor prevăzute la alin. (1) următoarele categorii de aeronave:

a) aeronavele de stat româneşti;

b) aeronavele de stat străine, pentru care există acorduri bilaterale în acest sens, la cererea instituţiei româneşti interesate;

c) aeronavele civile româneşti, care execută misiuni oficiale, prezidenţiale sau guvernamentale, iar în cazul celor străine, pe bază de reciprocitate;

d) aeronavele care aparţin Organizaţiei Naţiunilor Unite, Crucii Roşii şi Semilunii Roşii;

e) aeronavele civile care efectuează misiuni de căutare şi de salvare sau transportă personal şi materiale în cadrul acestor misiuni;

f) aeronavele care efectuează misiuni umanitare şi de ajutorare urgentă;

g) aeronavele care sunt nevoite să aterizeze datorită unor cauze tehnice, din cauza condiţiilor meteorologice nefavorabile sau a unor situaţii de forţă majoră;

h) aeronavele care aterizează din dispoziţia Ministerului Transporturilor şi/sau a Ministerului Apărării Naţionale;

i) alte categorii de aeronave prevăzute de lege.

(4) Pot fi scutite, total sau parţial, de la plata tarifelor prevăzute la alin. (1) şi alte categorii de aeronave sau zboruri, cu aprobarea Ministerului Transporturilor.

**Personalul aeronautic civil**

Art. 32. - În aeronautica civilă funcţionează personal aeronautic civil, precum şi alte categorii de personal.

Art. 33. - (1) Personalul aeronautic civil cuprinde:

- personal aeronautic civil navigant;
- personal aeronautic civil nenavigant.

(2) Personalul aeronautic civil trebuie să fie titularul unui atestat, brevet sau certificat corespunzător.

Art. 34. - (1) Personalul aeronautic civil navigant cuprinde:

a) personalul care constituie echipajul de conducere de la bordul aeronavelor civile: piloţi, navigatori, mecanici şi/sau ingineri de bord şi operatori radionavigaţi;

b) personalul tehnic sau auxiliar de la bordul aeronavelor civile, calificat pentru tipul sau categoria respectivă de aeronavă civilă, care, neparticipând la conducerea acestora, exercită la bord servicii cu privire la pasageri, mărfuri sau aparatură specială a aeronavelor în zbor, activităţi de control tehnic, la sol şi în zbor, în vederea constatării stării de navigabilitate, precum şi activităţi de verificare în zbor a funcţionării echipamentelor de protecţie a navigaţiei aeriene.

(2) Orice altă persoană aflată la bordul unei aeronave civile este considerată pasager şi nu are calitatea de personal aeronautic civil navigant.

Art. 35. - Personalul aeronautic civil nenavigant cuprinde personalul tehnic calificat, care lucrează direct la planificarea şi pregătirea operaţională a zborurilor, la proiectarea, construirea, controlul, omologarea, certificarea, pregătirea, exploatarea, întreţinerea şi repararea tehnicii aeronautice, precum şi personalul care desfăşoară activităţi de control şi dirijare a zborurilor.

## Comandantul şi echipajul aeronavei civile

Art. 36. - (1) Echipajul aeronavei civile este constituit din personal cu calificare corespunzătoare, care desfăşoară activităţi la bord în conformitate cu reglementările în vigoare.

(2) Echipajul se află în subordinea comandantului de aeronavă civilă, care este desemnat, de către operatorul aerian, pentru fiecare zbor.

Art. 37. - (1) Funcţia de comandant de aeronavă civilă este îndeplinită de pilotul comandant, calificat pentru categoria, clasa şi tipul aeronavei civile respective şi având licenţa în termen de valabilitate.

(2) Calitatea de comandant de aeronavă civilă începe din momentul încredințării misiunii şi se păstrează până la terminarea acesteia.

(3) Comandantul aeronavei civile care remorchează alte aeronave este comandantul acestora până la declanşarea lor.

Art. 38. - (1) Comandantul de aeronavă civilă răspunde de pregătirea şi executarea în siguranță a fiecărui zbor şi, în acest scop, el este obligat să respecte reglementările aeronautice şi documentele tehnice, în vigoare.

(2) Comandantul de aeronavă civilă trebuie să refuze decolarea, dacă constată nereguli cu ocazia îndeplinirii sarcinilor prevăzute în prezentul articol.

Art. 39. - (1) În timpul misiunii comandantul de aeronavă civilă răspunde față de entitatea care i-a încredințat misiunea, de executarea ei în bune condiții, de stricta respectare a dispozițiilor prezentului Cod aerian, privitoare la zboruri, şi a reglementărilor de circulație aeriană, de comportare şi disciplină a echipajului în zbor şi la sol, precum şi de folosirea şi păstrarea aeronavei civile în bune condiții de zbor.

(2) În timpul zborului comandantul de aeronavă civilă nu poate să îşi delege responsabilitățile. Dacă însă comandantul de aeronavă civilă este împiedicat, din orice cauză, în cursul zborului sau la sol, să îşi îndeplinească funcția şi, în lipsa desemnării prealabile a unei alte persoane pentru a-l înlocui, funcția de comandant de aeronavă civilă va fi exercitată de ceilalți membri ai echipajului de conducere, în ordinea stabilită de reglementările specifice în vigoare.

Art. 40. - (1) Comandantul unei aeronave civile aflate în zbor are jurisdicție asupra întregului personal aeronautic civil aflat la bord.

(2) Dispozițiile date de comandantul de aeronavă civilă în timpul zborului, în scopul asigurării siguranței zborului, sunt obligatorii pentru toate persoanele aflate la bord.

(3) Comandantul de aeronavă civilă poate debarca orice membru al echipajului şi orice pasager la o escală intermediară, pentru motive determinate de siguranța zborului şi de păstrarea ordinii în aeronava civilă.

(4) În caz de primejdie, comandantul de aeronavă civilă este dator să ia toate măsurile pentru salvarea pasagerilor, a echipajului şi a încărcăturii. De asemenea, pentru salvarea aeronavei civile, el poate ordona delestarea ei.

(5) Comandantul unei aeronave civile îşi menține, în cazul unui accident de zbor, toate îndatoririle sale, până în momentul când organul în drept îl eliberează de misiunea pe care o îndeplineşte cu această aeronavă.

Art. 41. - La sol comandantul de aeronavă civilă are obligația să întreprindă demersurile necesare, în cazul unei rețineri a aeronavei sale sau în cazul unor măsuri similare luate cu privire la echipaj, pasageri sau încărcătură.

Art. 42. - În lipsa unei împuterniciri speciale, comandantul de aeronavă civilă nu are voie să înstrăineze, sub nici o formă, aeronava, părți din aeronavă sau orice alte bunuri din inventarul ei.

Art. 43. - (1) Prin derogare de la prevederile art. 37 se poate desemna în funcția de comandant de aeronavă civilă şi o altă persoană autorizată decât pilotul comandant.

(2) Obligațiile şi răspunderile pentru executarea misiunii se împart între comandantul de aeronavă civilă şi pilotul comandant, după cum urmează:

- pilotul comandant, de la decolarea şi până la aterizarea aeronavei civile, este însărcinat şi răspunde de conducerea tehnică şi de siguranţa aeronavei în zbor, putând lua orice măsuri pentru realizarea siguranţei zborului;

- comandantul de aeronavă este însărcinat şi răspunde, în conformitate cu dispoziţiile prezentului cod aerian, de executarea misiunii în bune condiţii, pentru toate celelalte operaţiuni care nu privesc conducerea propriu-zisă şi siguranţa aeronavei în zbor.

## Operaţiuni aeriene civile

Art. 44. - Operaţiunile aeriene civile care pot fi efectuate pe teritoriul României se clasifică astfel:

a) operaţiuni de transport aerian public;

b) operaţiuni de aviaţie generală;

c) operaţiuni de lucru aerian.

## Operaţiuni de transport aerian public

Art. 45. - Operaţiunile de transport aerian public sunt transporturile de pasageri, bagaje, mărfuri şi poştă, executate pe baze comerciale de către operatori aerieni care posedă certificat de operator aerian şi licenţă de transport aerian, prin curse regulate sau neregulate. Transporturile aeriene internaţionale de pasageri, bagaje, mărfuri şi poştă sunt supuse acordurilor şi convenţiilor internaţionale în domeniul transporturilor aeriene la care România este parte.

Art. 46. - (1) Transporturile aeriene publice se execută pe bază de contract de transport, încheiat între operatorul aerian şi pasager sau expeditorul de marfă şi/sau poştă.

(2) Prin contractul de transport aerian, operatorul aerian se obligă să ducă pe calea aerului la destinaţie pasagerii, bagajele, marfa şi/sau poşta, iar beneficiarul, să plătească preţul transportului.

Art. 47. - (1) Operatorul aerian răspunde pentru orice prejudiciu care a produs decesul sau vătămarea sănătăţii pasagerilor ori avarierea sau pierderea bagajelor, a mărfii şi/sau a poştei.

(2) Regimul răspunderii operatorului aerian este, pentru transporturile aeriene internaţionale, stabilit în conformitate cu convenţiile şi înţelegerile internaţionale la care România este parte, iar pentru transporturile aeriene interne, în conformitate cu prevederile dreptului comun, în măsura în care nu s-a stabilit altfel printr-o lege specială.

Art. 48. - Transporturile aeriene publice efectuate prin curse regulate sunt transporturile aeriene executate după orare publicate şi rute prestabilite, destinate să asigure legătura între două sau mai multe aeroporturi şi în care capacitatea comercială disponibilă este pusă la dispoziţie publicului contra cost.

Art. 49. - Transporturile aeriene publice, altele decât cele prevăzute la art. 48, se efectuează prin curse neregulate.

Art. 50. - (1) Operatorii aerieni români, deţinători ai unui certificat de operator aerian în termen de valabilitate, pot efectua transporturi aeriene publice interne şi internaţionale, prin curse regulate sau neregulate, numai în urma obţinerii unei licenţe de transport aerian, eliberată de Ministerul Transporturilor.

(2) Excepţiile de la prevederile alin. (1) se stabilesc de Ministerul Transporturilor prin reglementări specifice.

(3) Operatorii aerieni străini pot efectua transporturi aeriene publice, prin curse regulate sau neregulate, spre sau dinspre România, pe baza drepturilor de trafic acordate de Ministerul Transporturilor, în conformitate cu prevederile acordurilor şi convenţiilor internaţionale la care România este parte.

(4) Ministerul Transporturilor emite reglementări aeronautice privind desfăşurarea activităţilor de transport aerian public.

## Operaţiuni de lucru aerian şi aviaţie generală

Art. 51. - (1) Operaţiunile de aviaţie generală cuprind transporturile aeriene în interes propriu şi alte zboruri, precum:

- zboruri în interes propriu;
- zboruri particulare;
- zboruri-şcoală;
- zboruri sportive.

(2) Transporturile aeriene în folos propriu cuprind transporturile în interes propriu şi transporturile în interes personal, ca operaţiuni de aviaţie generală.

(3) Transporturile aeriene în folos propriu sunt operaţiunile de aviaţie generală executate de o persoană fizică sau juridică, fără perceperea unui tarif sau a echivalentului acestuia în bunuri ori servicii, utilizându-se aeronave civile proprii sau închiriate, care constituie accesoriul unei alte activităţi economice executate de persoana respectivă, beneficiarul transportului.

(4) Transporturile aeriene în interes personal sunt activităţi de aviaţie generală executate de persoane fizice cu aeronave proprii sau închiriate pentru transportul de bunuri proprii şi/sau de persoane, pentru nevoile proprii, exclusiv în scop necomercial.

(5) Zborurile în interes propriu reprezintă operaţiunile aeriene civile, altele decât transporturile în folos propriu, efectuate de deţinătorii de aeronave civile, persoane fizice sau juridice, pentru şi în susţinerea nevoilor activităţilor proprii.

(6) Zborurile particulare reprezintă operaţiunile aeriene, altele decât cele de transport în interes personal, efectuate de deţinătorii de aeronave civile, persoane fizice, exclusiv în scop necomercial.

(7) Zborurile sportive reprezintă operaţiunile aeriene civile efectuate de persoane fizice sau juridice, utilizându-se aeronave civile proprii sau închiriate, exclusiv în scop sportiv.

(8) Zborurile-şcoală reprezintă operaţiunile aeriene civile organizate de persoane juridice în scopul iniţierii, pregătirii, instruirii şi perfecţionării personalului aeronautic navigant.

(9) Operatorii aerieni români care efectuează operaţiuni de lucru aerian sau de aviaţie generală pe teritoriul României sunt obligaţi să încheie contracte de asigurare pentru pagube produse terţilor. Plafonul minim al poliţelor de asigurare încheiate în acest caz se stabileşte prin hotărâre a Guvernului.

Art. 52. - (1) Operaţiunile de lucru aerian sunt activităţile efectuate de operatori aerieni pentru nevoile industriei, agriculturii, silviculturii, sănătăţii publice şi protecţiei mediului, de căutare şi salvare, cercetare ştiinţifică, fotografiere, monitorizare, publicitate, precum şi în alte scopuri, pe baza autorizaţiei şi/sau a licenţei eliberate de Ministerul Transporturilor.

(2) Ministerul Transporturilor va emite reglementările privind autorizarea şi/sau licenţierea operatorilor aerieni pentru desfăşurarea operaţiunilor de lucru aerian pe teritoriul României.

(3) Operatorii aerieni români autorizaţi pot desfăşura operaţiuni de lucru aerian pe teritoriul României cu aeronave înmatriculate în alt stat, numai în urma obţinerii unei licenţe corespunzătoare, eliberată de Ministerul Transporturilor.

Art. 53. - Ministerul Transporturilor va emite reglementările aeronautice privind desfăşurarea operaţiunilor de aviaţie generală.

**Protecţia mediului**

Art. 54. - Protecţia mediului reuneşte toate activităţile ce au ca scop evaluarea şi minimalizarea impactului aviaţiei civile asupra mediului, datorat zgomotului produs de aeronavele civile, emisiilor motoarelor de aviaţie, evacuării substanţelor folosite la spălarea, degivrarea şi tratarea aeronavelor civile sau în cadrul altor activităţi din domeniul aeronautic.

Art. 55. - (1) Ministerul Transporturilor va statua principiile directoare, limitările şi măsurile corespunzătoare privind protecţia mediului, specifice acestui domeniu.

(2) Ministerul Transporturilor adoptă politici de stimulare a implementării tehnologiilor moderne nepoluante în aviaţia civilă.

Art. 56. - În scopul protecţiei mediului, Ministerul Transporturilor poate restricţiona operarea aeronavelor civile pe aeroporturile din România sau în spaţiul aerian naţional.

Art. 57. - Ministerul Transporturilor, cu avizul Ministerului Apelor, Pădurilor şi Protecţiei Mediului*), stabileşte aeroporturile din România care, în urma derulării activităţilor specifice, au un impact semnificativ asupra mediului, în vederea implementării de programe de protecţie a mediului.

*) A se vedea Hotărârea Guvernului nr. 17/2001, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 14 din 10 ianuarie 2001.

Art. 58. - Ministerul Transporturilor asigură, prin reglementări specifice:

1. un sistem unic de monitorizare a zgomotului pe aeroporturi, care

a) să permită evaluarea zgomotului produs de operarea unei aeronave civile pe aeroport;

b) să asigure o corelaţie între nivelul de zgomot şi efectul acestuia asupra populaţiei şi mediului;

c) să fie în conformitate cu reglementările, standardele, practicile, recomandările şi procedeele elaborate de Organizaţia Aviaţiei Civile Internaţionale, Conferinţa Europeană a Aviaţiei Civile şi de alte organizaţii internaţionale de aviaţie civilă la care România este parte şi, de asemenea, să asigure controlul respectării acestor reglementări;

2. un sistem de cartografiere fonică a zonelor adiacente aeroporturilor, care să permită utilizarea ecologică a acestora.

Art. 59. - Ministerul Transporturilor, la solicitarea administratorului aeroportului, poate aproba măsuri temporare şi derogări ce permit operarea aeronavelor civile, care au impact semnificativ asupra mediului.

Art. 60. - Prevederile art. 56 nu se aplică următoarelor categorii de aeronave civile:

a) aeronavele de stat româneşti;

b) aeronavele româneşti care execută misiuni oficiale, prezidenţiale sau guvernamentale, iar în cazul celor străine, pe bază de reciprocitate;

c) aeronavele ce operează în folosul Organizaţiei Naţiunilor Unite, Crucii Roşii şi Semilunii Roşii;

d) aeronavele civile care efectuează misiuni de căutare şi de salvare ori care transportă personal sau materiale în cadrul acestor misiuni;

e) aeronavele care efectuează misiuni umanitare şi de ajutorare urgentă;

f) aeronavele care sunt nevoite să aterizeze din cauze tehnice, din cauza condiţiilor meteorologice nefavorabile sau a unor situaţii de forţă majoră;

g) aeronavele care aterizează din dispoziţia Ministerului Transporturilor şi/sau a Ministerului Apărării Naţionale.

## Siguranţa zborului

Art. 61. - Reglementările legale din România referitoare la siguranţa zborului în spaţiul aerian naţional se aplică oricărei aeronave civile, indiferent de statul de înmatriculare, precum şi echipajului şi călătorilor aflaţi la bord.

Art. 62. - În scopul asigurării siguranţei zborului Ministerul Transporturilor emite şi revizuieşte ori de câte ori este cazul reglementări aeronautice specifice, conforme cu reglementările, standardele, practicile recomandate şi procedurile elaborate de Organizaţia Aviaţiei Civile Internaţionale şi de alte organisme internaţionale de aviaţie civilă la care România este parte, şi asigură controlul respectării acestora.

## Autorizarea agenţilor aeronautici civili

Art. 63. - În acopul realizării siguranţei zborurilor următoarele categorii de agenţi aeronautici civili sunt supuşi controlului, evaluării şi autorizării, precum şi supravegherii permanente de către Ministerul Transporturilor, direct sau prin organisme tehnice specializate, instituţii publice sau societăţi comerciale autorizate, cărora li se deleagă competenţe în acest sens:

a) operatori aerieni, în funcţie de operaţiunile aeriene civile pe care le desfăşoară;

b) agenţi aeronautici civili care au ca obiect de activitate proiectarea, încercările de tip şi specializate, fabricaţia, depozitarea, distribuţia, întreţinerea şi reparaţiile curente şi generale ale aeronavelor civile, motoarelor şi elicelor acestora, precum şi ale componentelor, furnizarea de materiale şi piese de schimb avionabile;

c) agenţi aeronautici civili care desfăşoară activităţi de proiectare, construcţii, montaj, reparaţii pentru obiective care aparţin aviaţiei civile;

d) agenţi aeronautici civili care au ca obiect de activitate dirijarea şi controlul traficului aerian, informarea aeronautică şi serviciile meteorologice pentru aeronautică, protecţia navigaţiei aeriene, precum şi activităţile aeroportuare;

e) agenţi aeronautici civili care se ocupă cu formarea şi perfecţionarea personalului aeronautic civil;

f) alte categorii de agenţi aeronautici civili care au ca obiect de activitate orice alt domeniu aeronautic conex.

Art. 64. - Ministerul Transporturilor emite reglementările, standardele şi procedurile privind autorizarea agenţilor aeronautici civili.

Art. 65. - În cazul constatării nerespectării condiţiilor şi criteriilor de autorizare şi/sau de licenţiere, Ministerul Transporturilor suspendă sau anulează autorizaţia şi/sau licenţa agentului aeronautic civil.

## Personalul aeronautic civil

Art. 66. - (1) Activitățile aeronautice civile se efectuează de către personalul atestat în acest scop.

(2) Ministerul Transporturilor emite reglementări specifice privind categoriile de personal aeronautic civil supus atestării, precum şi planurile tematice de pregătire, examinare teoretică şi practică.

(3) Orice persoană care face dovada absolvirii unui curs sau a unui program corespunzător de pregătire de specialitate aeronautică poate solicita atestarea ca personal aeronautic civil pentru acea specialitate.

Art. 67. - Documentele de calificare ale personalului aeronautic civil sunt documente obligatorii pe întreaga durată a desfăşurării activității ca personal aeronautic civil.

Art. 68. - (1) Licențele sunt valabile pentru o perioadă limitată; ele se reînnoiesc periodic, în urma verificării aptitudinilor, în conformitate cu reglementările stabilite în acest sens.

(2) Prelungirea valabilității, preschimbarea, suspendarea şi retragerea documentelor de calificare ale întregului personal aeronautic civil din România sunt efectuate de Ministerul Transporturilor.

Art. 69. - Brevetele şi licențele emise de alte state pot fi recunoscute sau validate în România numai dacă criteriile în baza cărora au fost eliberate se situează cel puțin la nivelul standardelor minime recomandate de Organizația Aviației Civile Internaționale sau de alte organizații internaționale de profil şi dacă sunt acceptate în reglementările specifice române.

Art. 70. - Examenele medicale ale candidaților care solicită atestarea ca personal aeronautic civil pot fi efectuate numai de către o instituție medicală autorizată în acest sens.

## Certificatele privind aeronavele civile

Art. 71. - (1) Aeronavele civile care se înmatriculează în România, motoarele şi elicele acestora trebuie să posede un certificat de tip emis de Ministerul Transporturilor.

(2) În certificatul de tip se înscriu durata valabilității acestuia, condițiile şi limitările care sunt cerute în interesul siguranței zborului.

Art. 72. - (1) Producția de serie a aeronavelor civile şi a componentelor acestora se autorizează de Ministerul Transporturilor printr-un permis de producție, în baza constatării că produsele de serie ale oricărei aeronave civile, pentru care a fost emis un certificat de tip, se conformează acestuia.

(2) În permisul de producție se înscriu durata de valabilitate a acestuia, condițiile şi limitările care sunt necesare în interesul siguranței zborului.

Art. 73. - (1) Punerea în serviciu a unei aeronave civile nu poate fi făcută decât după obținerea certificatului de navigabilitate, eliberat în urma constatării că aeronava civilă este conformă cu certificatul de tip, cu condițiile prevăzute în permisul de producție şi că este aptă de zbor.

(2) În certificatul de navigabilitate se înscriu durata valabilității, categoriile de activități pentru care aeronava civilă poate fi folosită, alte condiții şi limitări impuse de asigurarea siguranței zborului.

Art. 74. - (1) Ministerul Transporturilor emite reglementări aeronautice specifice privind certificarea aeronavelor civile.

(2) Ministerul Transporturilor poate stabili categorii de aeronave şi paraşute care, prin excepţie de la prevederile art. 73, pot efectua zboruri fără să deţină certificat de tip şi/sau de navigabilitate.

## Aerodromuri

Art. 75. - Un aerodrom poate fi utilizat pentru operarea aeronavelor civile, numai dacă administratorul deţine o autorizaţie valabilă, eliberată de Ministerul Transporturilor şi numai în condiţiile prevăzute în aceasta.

Art. 76. - În scopul asigurării siguranţei zborului Ministerul Transporturilor împreună cu autorităţile administraţiei publice locale şi cu avizul ministerelor interesate stabilesc zonele supuse servituţilor de aeronautică civilă aferente aerodromurilor şi amplasării echipamentelor de protecţie a navigaţiei aeriene.

Art. 77. - În zonele supuse servituţilor de aeronautică civilă nu pot fi construite şi amplasate nici un fel de construcţii, instalaţii şi echipamente noi fără avizul Ministerului Transporturilor.

Art. 78. - Administratorii aerodromurilor, ai echipamentelor de protecţie a navigaţiei aeriene, cât şi proprietarii terenurilor, clădirilor şi amenajărilor aflate în zonele supuse servituţilor de aeronautică civilă, sunt obligaţi să respecte restricţiile impuse prin reglementările specifice referitoare la aceste zone.

## Securitatea aeronautică

Art. 79. - Protecţia aviaţiei civile împotriva actelor de intervenţie ilicită se realizează pe baza Programului Naţional de Securitate Aeronautică, elaborat de Ministerul Transporturilor şi aprobat prin hotărâre a Guvernului.

Art. 80. - Ministerul Transporturilor este autoritatea de stat responsabilă pentru dezvoltarea, implementarea şi aplicarea programului prevăzut la art. 79.

## Facilităţi aeronautice

Art. 81. - Facilităţile aeronautice se realizează pe baza Programului Naţional de Facilităţi Aeronautice, aprobat prin hotărâre a Guvernului.

Art. 82. - (1) Ministerul Transporturilor este autoritatea de stat responsabilă pentru dezvoltarea, implementarea şi operaţionalitatea programului prevăzut la art. 81.

(2) Ministerul Transporturilor este, de asemenea, autoritatea de stat responsabilă pentru stabilirea reglementărilor privind facilităţile aeronautice minime obligatorii.

**Căutarea şi salvarea aeronavelor civile**

Art. 83. - În spaţiul aerian naţional, precum şi pe teritoriul României operaţiunile de căutare şi salvare a aeronavelor civile aflate în primejdie şi a supravieţuitorilor unui accident de aviaţie se realizează prin sistemul naţional de căutare şi salvare.

Art. 84. - Organizarea şi funcţionarea sistemului naţional de căutare şi salvare se stabilesc prin hotărâre a Guvernului.

Art. 85. - Asistenţa de căutare şi de salvare se acordă tuturor aeronavelor civile şi supravieţuitorilor unui accident de aviaţie.

Art. 86. - Toate autorităţile publice, precum şi persoanele fizice şi juridice solicitate au obligaţia de a acorda asistenţă în cazul operaţiunilor de căutare şi de salvare, urmărindu-se prioritar salvarea vieţilor omeneşti, precum şi prevenirea

amplificării daunelor şi conservarea dovezilor esenţiale pentru anchetarea adecvată a accidentelor.

**Anchetarea incidentelor şi a accidentelor de aviaţie civilă**

Art. 87. - Ministerul Transporturilor este autoritatea de stat pentru reglementarea, organizarea şi desfăşurarea activităţilor privind ancheta administrativă a incidentelor şi a accidentelor de aviaţie civilă.

Art. 88. - (1) Scopul anchetei administrative îl reprezintă determinarea reală a cauzelor şi a împrejurărilor care au condus la producerea incidentului sau a accidentului de aviaţie civilă, precum şi identificarea măsurilor preventive corespunzătoare.

(2) Obiectivul anchetei administrative îl reprezintă prevenirea producerii unor incidente sau accidente de aviaţie civilă similare.

Art. 89. - (1) Ancheta administrativă este independentă de ancheta penală sau disciplinară.

(2) Stabilirea responsabilităţilor, a persoanelor vinovate, a gradului de vinovăţie, precum şi aplicarea sancţiunilor sunt de competenţa organelor abilitate prin lege.

Art. 90. - Operatorii aerieni sau celelalte organisme care au competenţe tehnice şi operaţionale în domeniul aeronauticii civile sunt obligate să informeze Ministerul Transporturilor asupra producerii tuturor incidentelor şi accidentelor de aviaţie civilă.

Art. 91. - Echipajele aeronavelor civile, precum şi orice persoană fizică sau juridică sunt obligate să furnizeze, pe toată durata anchetei administrative, toate informaţiile şi relaţiile care le sunt cunoscute, cerute de această anchetă.

## Sancţiuni

Art. 92. - Încălcarea prevederilor prezentului Cod aerian atrage, după caz, răspunderea disciplinară, civilă, contravenţională sau penală a persoanelor vinovate.

Art. 93. - Constituie contravenţii, dacă nu au fost săvârşite în astfel de condiţii încât, potrivit legii, să constituie infracţiuni, următoarele fapte:

a) lipsa documentelor obligatorii individuale sau de bord, prevăzute de reglementările în vigoare;

b) încălcarea reglementărilor referitoare la condiţiile de exploatare a tehnicii aeronautice;

c) delestarea neautorizată a combustibilului sau delestarea acestuia în zone ori în situaţii neautorizate de la bordul unei aeronave civile aflate în evoluţie, precum şi scurgerile de combustibil la sol;

d) refuzul operatorului unei aeronave civile de a prezenta persoanelor împuternicite prin lege documentele aeronavei şi ale echipajului şi de a permite efectuarea inspecţiei acestora;

e) neinformarea Ministerului Transporturilor cu privire la producerea incidentelor şi accidentelor de aviaţie civilă, de către cei care au această obligaţie şi în condiţiile stabilite de lege.

Art. 94. - Contravenţiile prevăzute la art. 93 se sancţionează cu amendă.

Art. 95. - Nerespectarea normelor privind activitatea aeroportuară constituie contravenţie şi se sancţionează conform reglementărilor aeroportuare.

Art. 96. - Contravenţiile privind încălcarea prevederilor referitoare la servituţile aeronautice civile în interesul circulaţiei aeriene vor fi sancţionate cu amendă.

Art. 97. - (1) Constatarea faptelor contravenționale, precum și aplicarea sancțiunilor se fac de organele abilitate de Ministerul Transporturilor.

(2) Cuantumul amenzilor se stabileşte şi se reactualizează prin hotărâre a Guvernului.

(3) Dispozițiile prezentului capitol se completează cu dispozițiile Legii nr. 32/1968 privind constatarea și sancționarea contravențiilor.

Art. 98. - Încălcarea de către personalul aeronautic civil a îndatoririlor de serviciu sau neîndeplinirea lor, dacă fapta este de natură să pună în pericol siguranța zborului, se pedepseşte cu închisoare de la unu la 5 ani.

Art. 99. - (1) Încredințarea comenzilor aeronavei civile de către pilotul comandant unei persoane neautorizate se pedepseşte cu închisoare de la 3 la 10 ani şi interzicerea unor drepturi.

(2) Părăsirea fără aprobare a postului de către orice membru al echipajului de conducere sau de către personalul ce asigură direct informarea, dirijarea şi controlul traficului aerian, dacă fapta este de natură să pună în pericol siguranța zborului, se pedepseşte cu închisoare de la 2 la 7 ani.

Art. 100. - (1) Efectuarea serviciului sub influența băuturilor alcoolice sau a altor substanțe interzise de autoritatea de reglementare se pedepseşte cu închisoare de la 3 luni la un an sau cu amendă.

(2) Dacă fapta prevăzută la alin. (1) este săvârşită de către personalul aeronautic civil navigant, pedeapsa este închisoarea de la 6 luni la 2 ani sau amenda.

(3) Este considerat sub influența băuturilor alcoolice personalul care are o îmbibație alcoolică în sânge între 0,50/00 şi 10/00.

Art. 101. - (1) Efectuarea serviciului în stare de ebrietate se pedepseşte cu închisoare de la unu la 5 ani.

(2) Dacă fapta prevăzută la alin. (1) este săvârşită de personalul aeronautic navigant pedeapsa este închisoarea de la 2 la 7 ani.

(3) Este considerat în stare de ebrietate personalul care are o îmbibație alcoolică în sânge mai mare de 10/00.

Art. 102. - Exercitarea fără drept de către orice persoană a atribuțiilor care revin echipajului unei aeronave civile se pedepseşte cu închisoare de la 3 la 10 ani şi interzicerea unor drepturi.

Art. 103. - (1) Se pedepsesc cu închisoare de la 3 luni la un an sau cu amendă următoarele fapte:

a) exploatarea unei aeronave fără a poseda certificat de înmatriculare şi certificat de navigabilitate;

b) exploatarea unei aeronave cu nerespectarea condițiilor, limitărilor sau a altor cerințe prevăzute în certificatul de navigabilitate ori în celelalte documente privind aeronava;

c) inscripționarea neconformă cu certificatul de înmatriculare sau suprimarea mărcilor de inscripționare;

d) distrugerea sau sustragerea oricărui document de bord impus de regulile sau reglementările aeriene în vigoare;

e) încălcarea regulilor privind survolul.

(2) Fapta prevăzută la lit. a), săvârşită după refuzul eliberării certificatului de înmatriculare sau a certificatului de navigabilitate, se pedepseşte cu închisoare de la unu la 3 ani.

Art. 104. - În înţelesul prevederilor prezentului capitol:

a) o aeronavă se consideră a fi în serviciu din momentul în care personalul de la sol sau echipajul începe să o pregătească în vederea unui anumit zbor până la expirarea unui termen de 24 de ore după orice aterizare; perioada de serviciu cuprinde în orice caz întregul timp în care aeronava se află în zbor, în sensul prevederilor lit. b);

b) o aeronavă se consideră a fi în zbor din momentul în care, îmbarcarea fiind terminată, toate uşile exterioare au fost închise şi până în momentul în care una dintre aceste uşi a fost deschisă în vederea debarcării; în caz de aterizare forţată se consideră că zborul se continuă până când autoritatea competentă preia în sarcină aeronava, persoanele şi bunurile de la bord.

Art. 105. - Se pedepsesc cu închisoare de la unu la 3 ani sau cu amendă următoarele fapte:

a) efectuarea de operaţiuni aeriene civile fără autorizaţie sau licenţă prevăzută de lege, dacă fapta este de natură să pună în pericol siguranţa zborului, sănătatea publică sau protecţia mediului;

b) desfăşurarea de activităţi în perimetrul infrastructurii aeroportuare, fără autorizaţie sau licenţă legală, de către persoane juridice, dacă fapta este de natură să pună în pericol siguranţa zborului.

Art. 106. - Comunicarea de informaţii, ştiind că acestea sunt false, dacă prin acest fapt se periclitează siguranţa zborului, se pedepseşte cu închisoare de la 2 la 10 ani. Dacă fapta se săvârşeşte în scopul devierii itinerarului de zbor, pedeapsa este de la 5 la 15 ani şi interzicerea unor drepturi.

Art. 107. - (1) Folosirea fără drept a oricărui dispozitiv, armă sau substanţă, în scopul producerii unui act de violenţă împotriva unei persoane aflate pe un aeroport care deserveşte aviaţia civilă se pedepseşte cu închisoare de la 2 la 7 ani.

(2) Săvârşirea oricărui act de violenţă fizică sau psihică asupra unei persoane aflate la bordul unei aeronave civile în zbor sau în pregătire de zbor se pedepseşte cu închisoare de la 10 la 20 de ani şi interzicerea unor drepturi.

Art. 108. - (1) Plasarea sau folosirea ilegală a oricărui dispozitiv, substanţă sau armă pentru distrugerea sau avarierea gravă a dotărilor care aparţin unui aeroport sau unei aeronave care nu este în serviciu, dar se află pe un aeroport, precum şi pentru întreruperea serviciilor aeroportului, dacă fapta este de natură să pună în pericol siguranţa aeroportului, se pedepseşte cu închisoare de la 3 la 10 ani.

(2) Distrugerea sau deteriorarea gravă a instalaţiilor şi a echipamentelor pentru protecţia navigaţiei aeriene ori tulburarea în orice mod a funcţionării serviciilor de navigaţie aeriană, dacă fapta este de natură să pună în pericol siguranţa zborului, se pedepseşte cu închisoare de la 10 la 20 de ani şi interzicerea unor drepturi.

(3) Cu pedeapsa prevăzută la alin. (2) se sancţionează şi distrugerea unei aeronave în serviciu sau deteriorarea acesteia, în aşa fel încât să o facă inaptă de zbor ori să îi pună în pericol securitatea în zbor.

(4) Plasarea sau înlesnirea plasării pe o aeronavă civilă, prin orice mijloace, a unui dispozitiv, a unei arme sau substanţe apte să distrugă sau să îi producă deteriorări

care o fac inaptă de zbor sau care sunt de natură să pericliteze siguranța zborului se pedepseşte cu închisoare de la 15 la 25 de ani şi interzicerea unor drepturi.

Art. 109. - Preluarea fără drept a unei aeronave, prin orice mijloace, precum şi exercitarea fără drept a controlului asupra aeronavei se pedepsesc cu închisoare de la 10 la 20 de ani şi interzicerea unor drepturi.

Art. 110. - Dacă faptele prevăzute în prezentul capitol au avut ca urmare decesul uneia sau al mai multor persoane, pedeapsa este detenţiunea pe viaţă sau închisoarea de la 15 la 25 de ani şi interzicerea unor drepturi.

Art. 111. - (1) Tentativa la infracţiunile prevăzute în prezentul capitol se pedepseşte.

(2) Se consideră tentativă şi producerea sau procurarea mijloacelor ori instrumentelor, precum şi luarea de măsuri în vederea comiterii infracţiunilor prevăzute în prezentul capitol.

Art. 112. - (1) Acţiunea penală pentru faptele prevăzute la art. 98-111 se pune în mişcare numai la sesizarea organului de specialitate al administraţiei publice centrale în domeniul aviaţiei civile.

(2) Cercetarea faptelor care fac obiectul prezentului capitol, precum şi punerea în mişcare a acţiunii penale sunt de competenţa procurorului de pe lângă curtea de apel în a cărei rază teritorială acestea au fost săvârşite.

**Dispoziţii finale şi tranzitorii**

Art. 113. - Reglementările emise de Ministerul Transporturilor în aplicarea prevederilor prezentului Cod aerian sunt obligatorii pentru toţi agenţii aeronautici civili.

Art. 114. - La instituirea de către Preşedintele României a stării de asediu sau a stării de urgenţă, precum şi la declararea mobilizării parţiale sau generale a Forţelor Armate ori în caz de agresiune armată îndreptată împotriva ţării aplicarea prevederilor prezentului Cod aerian se suspendă în parte sau în întregime, activitatea aeronautică în spaţiul aerian naţional urmând să se desfăşoare conform normelor stabilite de autorităţile militare competente, potrivit legii.

Art. 115. - Prezentul Cod aerian intră în vigoare la data de 1 ianuarie 1998*).

*) A se vedea şi data intrării în vigoare a actului normativ modificator.

Art. 116. - Se abrogă integral Codul aerian aprobat prin Decretul nr. 516/1953, publicat în Buletinul Oficial, Partea I, nr. 56 din 30 decembrie 1953, cu modificările ulterioare.

## Principalele acte normative:

1. Codul Aerian din 26/01/2001 publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 45 din 26/01/2001
2. Conventie din 07/12/1944 privind aviatia civila internationala, semnata la Chicago la 7 decembrie 1944, cu unele amendamente aduse ulterior acestei conventii, publicată in Buletinul Oficial nr. 14 din 24/04/1965

3. Conventie din 12/10/1929 pentru unificarea unor reguli privitoare la transportul aerian international, semnata la Varsovia la 12 octombrie 1929 publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 83 din 09/04/1931
4. Acord multilateral privind tarifele de ruta aeriana Eurocontrol din 12/02/1981, publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 115 din 05/06/1996
5. Conventie internationala eurocontrol privind cooperarea pentru securitatea navigatiei aeriene, încheiata la 13 decembrie 1960 (amendata prin Protocolul semnat la Bruxelles la 12 februarie 1981) publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 115 din 05/06/1996
6. Conventie din 28/05/1999 pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian international, publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 437 din 03/09/2000
7. Lege nr. 130 din 21/07/2000 pentru aprobarea Ordonantei Guvernului nr. 29/1997 privind Codul aerian publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 355 din 31/07/2000
8. Lege nr. 257 din 22/05/2001 privind modul de actiune împotriva aeronavelor care utilizeaza neautorizat spatiul aerian al României, publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 273 din 25/05/2001
9. Ordonanta nr. 47 din 30/07/1998 privind constituirea si utilizarea Fondului special al aviatiei civile, publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 284 din 31/07/1998
10. Ordonanta nr. 52 din 31/07/2002 privind stabilirea unui sistem de compensare de catre transportatorii aerieni pentru pasagerii carora li s-a refuzat îmbarcarea pe curse aeriene regulate, publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 609 din 16/08/2002

## 5.TRANSPORTUL MARITIM

Transportul maritim derulează cca 75-80% din traficul mondial de mărfuri şi o cotă mereu crescândă din traficul de călători fiind de departe principala formă de transport.

Transportul maritim are trei componente de bază: nava maritimă comercială, porturile comerciale, cargo-ul (marfă sau pasageri) şi uzanţele[14]'cutuma' sau sistemul de reglementări folosite în traficul maritim, inclusiv accordurile internaţionale.

### 5.1. Nava maritimă comercială

Nava maritimă comercială este o construcţie plutitoare de dimensiuni superioare ambarcaţiunilor, având formă, rezistenţă structurală, calităţi nautice şi echipament care-i permit explotarea tehnică şi comercială

[14] Pentru comoditate:

putem admite că în lume există două mari sisteme juridice: cel anglo-saxon, bazat pe cutumă şi cel de tip 'napolonian' bazat pe lege.

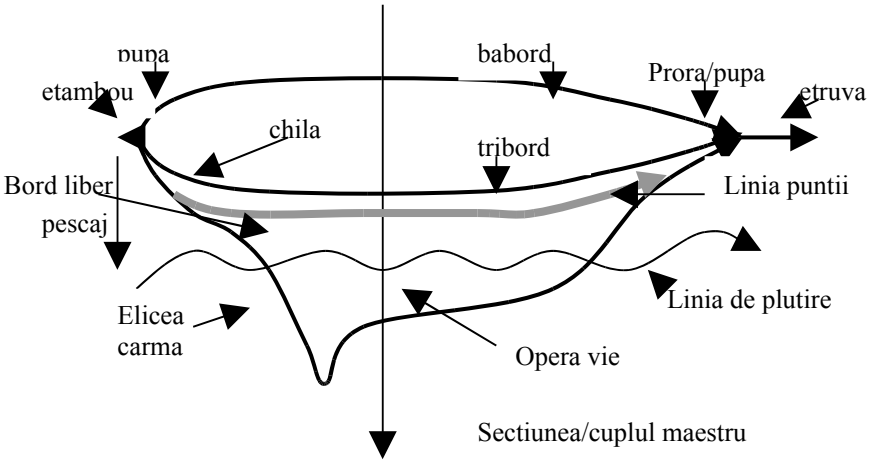
În primul, întâlnit mai ales în Anglia, fostele sale colonii, inclusiv SUA se porneşte de la principiul că individul are dreptul să facă orice, cu excepţia faptelor care au fost pedepsite o dată; deci, în faţa unui tribunal individul trebuie să convingă curtea că fapta sa nu se aseamănă cu cea pedepsită deja. Descentralizarea sistemului judiciar la nivelul comunităţilor a dus la o multitudine de soluţii, aplicabile în jurisdicţia respectivă; astfel încât aceiaşi faptă poate avea soluţii/pedepse total diferite la distanţă de numai câteva mile. Există totuşi şi o instituţie numită equity - apelul la regină, pentru soluţionarea unor cauze speciale.

În al doilea legea spune ce are voie să facă individul şi ce nu are voie, deci şi cum se pedepseşte. Dacă o faptă nu se regăseşte în lege atunci trebuie cerut legiuitorului să complecteze legea. Individul trebuie să devedescă în faţa curţii că a respectat legea. În perioada modernă, acest sistem este strâns legat de dezvoltarea statelor naţionale.

Cum, pe de o parte transportul naval a fost multă vreme sub influenţa Angliei iar pe de altă parte distanţele erau mari între porturi *în navigaţie s-a impus un sistem bazat pe cutumă, pe tradiţie, pe 'legea' locului*. Convenţiile internaţionale au apărut după 'globalizarea' activităţii, în momentul în care statele naţionale trebuiau să ajungă la un compromis privind desfăşurarea normală, fluidă a traficului maritim. Ele au înlocuit vechea lege a forţei (pirateria, forţa armată etc.) cu 'legea' liber consimţită a statelor, sub presiunea marilor puteri.

Întregul ansamblu juridic şi organizatoric, codificat sau nu, formează osatura invizibilă care susţine navigaţia maritimă. Este, aşa cum vom vedea în acest capitol componenta cea mai importantă a transportului maritim iar această distincţie de principiu este esenţială; ea şi-a pus amprenta şi asupra celorlalte forme contemporane de transport, funcţie de timpul în care acestea s-au dezvoltat.

prin propulsie proprie[15]. Se compune din: corp, maşini, instalaţii şi echipamente.




**Corpul navei** are ca piesă principală chila, o veritabilă coloană vertebrală pe care se sprijină carcasa (osatura) navei. Corpul navei, construit din metal sau lemn are un bordaj exterior, un bordaj interior şi bordajul punţii. Partea din faţă se numeşte proră sau provă iar partea din spate pupă. Partea din stînga babord iar cea din dreapta tribord privind dinspre provă. Prelungirea chilei la pupa se numeşte etambou şi susţine cârma şi elicea iar prelungirea ei la proră se numeşte etravă. Etrava era pe timpuri acoperită de zeitatea protectoare a navei, partea din faţă a navei fiind deosebit de solidă, fiind cea care despică valurile. Corpul navei trebuie astfel construit încât să asigure flotabilitatea, rezistenţa la solicitări, manevrabilitatea, stabilitatea etc. Pentru siguranţa navelor pe mare fundul este construit celular, ca şi bordajele: aceste spaţii pot servi drept depozite pentru combustibili sau balast. O navă poate să aibă una, două punţi la navele de mărfuri sau 7-8 punţi la navele de croazieră. O secţiune a corpului navei cu un plan vertical transversal pe la jumătatea lungimii navei se numeşte secţiunea maestru sau cuplul maestru.

Spaţiul interior al navei de marfă este împărţit în hambare sau magazii pentru mărfurile solide sau în tancuri pentru mărfurile lichide. La

[15] Alexa C. - Transporturi şi expediţii internaţionale - Ed. ALL 1995 pag 77

prora şi la pupa sunt amenajate spații mai mici, greu accesibile, numite peakuri. Fiecare hambar este prevăzut cu o gură de încărcare. Navele moderne, îndeosebi mineralierele pot avea sisteme de autonivelare a încărcăturii (self trimming) care elimină operațiunea lungă, ca timp, de lopătare. Navigația pe mare, mişcarea normală a navei sub influența valurilor necesită o aranjare stabilă a încărcăturii.

Navele de croazieră au cabine de diferite clase funcție de echipamentul fiecăreia: cu duş, chiuvetă, cu pat sau pat rabatabil (berth) etc. Cabinele pot fi exterioare, cu vedere spre mare sau interioare, cu vedere şi intrare din culoar. În plus, funcție de gradul de confort al navei pot exista câteva restaurante, baruri, piscine, terenuri de sport, cazinouri, magazine etc. Separat trebuie considerate spațiile pentru personalul de deservire al navei şi mai ales pentru cel mai numeros, pentru personalul pentru deservirea pasagerilor precum şi spațiile pentru servicii speciale: dentist, medic, preot, depozit sicrie, capelă etc. Feriboaturile îmbină de regulă nava de transport de mărfuri cu cea de pasageri.

Linia de plutire separă partea imersă a navei numită opera vie, (pe care se depune fauna maritimă, ceea ce obligă nava periodic să andocheze pentru curățare) de partea de deasupra apei numită opera moartă. Deasupra liniei de plutire o linie orizontală albă, trasată cu vopsea foarte rezistentă constituie linia punții. Diferența între linia de plutire şi linia punții este rezerva de flotabilitate a navei (bordul liber). O navă trebuie să stea pe chilă dreaptă sau uşor apupată, adică să aibă o asietă normală. Nu trebuie să fie bandată (înclinată - spre babord sau tribord). O navă fără asietă normală se numeşte canarisită şi trebuie echilibrată prin umplerea tancurilor de balast (operațiune care ia timp) sau prin reaşezarea mărfii. Căpitănia portului nu permite unei nave bandate (peste $10^0$) nici să intre, nici să iasă din port pentru a evita eşuarea în şenalul de acces. De regulă, navele verifică marcajele exterioare ale navelor întâlnite pentru a putea ajuta în caz de pericol. Distanța de la linia de plutire până la chilă se numeşte pescaj şi arată cât calcă nava apa; acesta trebuie să fie mai mic decât adâncimea apei în rada şi bazinele portului.

Viteza navelor se măsoară în noduri. Un nod = o milă marină pe oră. O milă marină = 1852 m sau $1^0$ din lungimea unui arc de meridian la latitudinea de $45^0$. Subdiviziunea milei marine este cablu (a 10-a parte).

Suprastructura navei este formată din teugă (la prora), dunetă (la pupa), castelul de comandă, cabinele echipajului etc. Toate formează silueta navei, după care pot fi recunoscute de la distanță.

**Maşinile navei**: asigură propulsia şi funcționarea instalațiilor auxiliare. Aproape 2/3 din flota mondială foloseşte motoare diesel, de mare

putere cu turație mare, medie sau joasă. Consumul de carburant a dus la preferința spre ultimele două. Aproape 1/3 din flotă foloseşte motoare turbină, compacte, ocupând un spațiu mic dar cu un consum mai mare: folosesc fie combustibil lichid, fie solid, fie gaze. Menționăm şi posibilitatea motoarelor atomice, deocamdată numai în flota militară.

**Instalații şi echipamente**: nava este dotată cu echipament de navigație (aparatură specializată, cîrmă, ancorare etc.), echipament de salvare, echipament contra incendiilor precum şi cu instalații proprii de încărcare-descărcare: vinciuri (acționează asupra pîrghiilor de ridicare-coborîre a mărfii), catarge, bigi (pîrghii mobile fixate pe catarge), gaiuri (cabluri rezistente cu care sunt orientate bigile), ganciuri (cîrligele bigilor).

Este deosebit de important ca toate aceste caracteristici ale navelor să fie cunoscute de viitorii expeditori pentru a alege corespunzător nava sau spațiul pe care vor să-l închirieze şi pentru a-şi optimiza costurile cu manevrarea mărfurilor. La navele de croazieră se adaugă echipamentele pentru agrement: sonorizare, lumini, spectacole, bănci, agenți de turism, vize, pistă aterizare elicoptere etc.

**Înmatricularea navei. Pavilionul**: orice armator, înainte să înceapă operarea navei trebuie să-i stabilească oficial identitatea, şantierul naval (portul) unde a fost construită şi naționalitatea printr-o 'declarație de ineteres' depusă la Registrul Maritim (organism guvernamental) sub al cărui pavilion vrea să opereze, împreună cu planul de construcție în detaliu. Registrul maritim poate fi de naționalitate diferită de cea a armatorului sau a şantierului constructor. După verificarea tonajului armatorul primeşte 'certificatul de înmatriculare' (Certificate of Registration) - documentul cel mai important pentru navă. Deşi pe borduri este înscris numele navei şi țara, numai certificatul de înmatriculare este documentul oficial în care este înscris: numele navei şi numărul oficial sub care a fost înregistrată, portul de înmatriculare, detalii privind tonajul şi construcția navei, numele armatorului. Acest document este dovada acceptabilă privind naționalitatea navei şi dă dreptul la asistență şi protecție din partea autorităților țării sub al cărei pavilion navighează. Pe navă se aplică legea țării pavilionului, inclusiv în ceea ce priveşte protecția şi drepturile echipajului, rezolvarea litigiilor iar eventuala pedepsire se face de căpitan în conformitate cu aceasta. O navă neînmatriculată este virtual 'fără stat' şi poate fi considerată ca o navă pirat.

Armatorul poate alege sau schimba pavilionul funcție de interesele sale. Multe țări oferă condiții foarte avantajoase pentru navele înmatriculate la ele, fiind cunoscut sistemul 'pavilionului de complezență' accordat de state, mai ales din țări în curs de dezvoltare (Liberia, Panama, Cipru,

Singapore, Somalia, Honduras, Costa Rica etc.) concomitent cu facilităţi importante de ordin fiscal sau birocratic. Însă asistenţa de care se poate bucura o astfel de navă este redusă, aceste ţări având reprezentanţe rare în străinătate. Din această cauză şi nivelul navlului şi al ratei asigurării diferă şi funcţie de pavilionul sub care navighează.

**Liniile internaţionale de încărcare a navelor**: pentru a eradica practica unor armatori de a supraîncărca nava, în vederea obţinerii unui navlu suplimentar sau scufundării navelor vechi pentru a încasa asigurarea s-a încheiat la Londra în 1966 'Convenţia internaţională asupra liniilor de încărcare' (care a înlocuit convenţia similară din 1930). Prin aceasta se stabilesc reguli unitare şi marcaje pe bordul liber al navei care să asigure verificarea rapidă a pescajului maxim şi a bordului liber funcţie de apele în care navighează nava (ocean, mări, zona tropicelor, artică, apă dulce etc.) şi a încărcăturii navei. Un sistem de marcaje cu vopsea rezistentă permite căpităniei să constate legalitatea încărcării şi, eventual, să aplice amenzi şi să dispună refacerea încărcării.

**Clasa navei**: instituţii specializate de stat – Registrele de clasificare – eliberează la cererea armatorilor 'Certificatul de clasă', document care garantează navlositorilor şi societăţilor de asigurare că nava este 'tight, staunch and strong and in every way fitted for the voyage'(tenaşă, solidă, rezistentă şi aptă din toate punctele de vedere pentru efectuarea voiajelor). Interesul oricărui armator este să deţină un certificat cât mai bun, eliberat de un registru de clasificare recunoscut ceea ce îi poate permite un navlu mai ridicat, o rată de asigurare pentru navă şi pentru cargo mai scăzute. Prima societate de clasificare a fost Loyd's Register of Shipping (sec. XVII-lea) care se bucură şi acum de un prestigiu nezdruncinat. Semnul Crucii malteze de culoare roşie inscripţionat pe navă indică faptul că motoarele navei au fost construite sub supravegherea Loyds. Există numeroase instituţii de clasificare, la noi acestă operaţiune fiind în competenţa Registrului naval Român. Un certificat de clasificare se verifică periodic şi se înnoieşte de regulă la patru ani.

**Tonajul navei (Ship's Tonnag ):** la o navă nu contează greutatea ei, ci greutatea pe care o poate transporta. Dar nu numai greutatea ci şi spaţiul închis pe care se câştigă navlu. Unitatea de măsură este 'tona registru' – o unitate convenţională de exprimare a spaţiilor închise ale navei făcută pe baza măsurătorilor efectuate de inspectorii Registrului maritim, după regulile de tonaj ale ţării de înmatriculare. 'Certificatul de tonaj' stipulează: numele navei, dimensiunile principale, caracteristicile tehnice

ale maşinilor, tonajul navei, Registru maritim de înmatriculare. Urmare eforturilor internaţionale de uniformizare a măsurătorilor acum este acceptată tona registru brut (TRB) ca unitatea convenţională de 100 picioare cubice sau 2,83 mc de spaţiu închis. Pentru unele taxări (mai ales trecerile prin canale) se foloseşte tona registru net (TRN) care cuprinde numai spaţiile închise care câştigă navlu.

Separat se calculează tonajul deplasament (Displacement Tonnage). Avem astfel deplasamentul navei uşoare (Light Dispacement) care reprezintă greutatea navei goale la ieşirea din şantier; deplasament de plină încărcare (Full Load Displacement) care indică greutatea apei dislocate de nava încărcată la capacitatea maximă şi echipată complet pentru voiaj. Deplasamentul navei este un indicator important la vânzarea navei la fier vechi.

O navă poate fi încărcată cu plumb sau cu cu pene. Din această cauză avem duble unităţi: de volum şi de greutate. Capacitatea unei nave de a transporta o anumită cantitate de marfă exprimată în unităţi de greutate (tone lungi = 1016,05 kg) se numeşte tonaj deadweight (TDW) şi cuprinde atât greutatea mărfii cât şi combustibilul, alimentele, piese de schimb, echipajul, pasagerii, apa de balast etc. Deadweight Cargo Capacity (DCC) arată câtă marfă poate transporta nava în condiţii de navigabilitate optimă. Dacă pentru mărfurile grele (fier, laminate etc.) navlosirea se poate face exclusiv în baza tonajului deadweight, la mărfurile uşoare (stofe, bumbac etc.) se foloseşte Capacitatea cubică pentru marfă (Cubic Capacity for Cargo) fie pentru mărfuri în vrac fie pentru mărfuri ambalate.

Tonajul navei este un element important pentru navlositor, dar şi pentru comandant atunci când tratează navlosirea navei. La acesta se adaugă şi datele tehnice privind gurile de hambar, dimensiunile hambarelor etc. pentru a evita ca marfă să ajungă la încărcare şi să nu poată fi introdusă în navă în condiţii de siguranţă.

**Categorii şi tipuri de nave comerciale**: volumul mare de transportat ca şi varietatea condiţiilor şi uzanţelor locale au determinat existenţa unei game foarte largi de nave. Totuşi, acestea pot fi grupate în câteva mari categorii: pentru mărfuri: nave tanc (tanckers) pentru transportul mărfurilor lichide, nave specializate pentru transportul mărfurilor solide (dry cargo vessels), nave combinate (combined carriers) care pot transporta atât mărfuri solide cât şi lichide, nave speciale, nave auxiliare; pentru pasageri:(cruzere) nave de croazieră pentru călătorii lungi, ferryboaturi (nave pentru transportul de pe un ţărm pe altul al mării), yachturi, nave de linie pentru transport pasageri (pacheboturi).

Marea majoritate a navelor tanc o formează tancurile petroliere cu o capacitate între 20-60000 tdw pentru produse rafinate şi 100-400000 tdw pentru produse negre – ţiţei, păcură. De regulă au câte trei tancuri separate prin apă sau gaze inerte contra incendiilor. Structura este foarte rezistentă şi dispun de instalaţii pentru stingerea incendiilor puternice. Încărcarea se face de regulă prin cădere gravitaţională de la terminalul portuar sau prin mijloace de pompare, în aşa fel încât să rămână un spaţiu gol ca rezervă de capacitate pentru dilatarea încărcăturii (ulaj). Sisteme complexe de robineţi permit încărcarea concomitentă a diferitelor categorii de produse petroliere. Descărcarea se poate face prin mijloace proprii de pompare sau prin cele ale portului; în medie se pot descărca cca. 5000 tone pe oră.

Alte tipuri de tancuri pot fi specializate pentru transportul uleiurilor vegetale, produse chimice lichide, vin, gaze naturale sau lichefiate etc. Deosebită importanţă prezintă operaţia de spălare a tancului pentru schimbarea tipului de încărcătură; operaţiunea este grea dar mai ales costisitoare din cauza măsurilor de prevenire a poluării.

Mineralierele sunt nave de mare tonaj (60-250000 tone) specializate în transportul de minereuri, lingouri, tablă, produse siderurgice. De regulă au o singură punte şi un sitem de încărcare de tip self-trimming, de regulă folosind benzile rulante. Ele sunt specializate pe tipuri de mărfuri: bauxită, cărbune, cereale etc, fiind dotate corespunzător. De regulă eficienţa lor este redusă întrucât parcurg drumul de întors în balast. Există şi vrachiere universale (bulck carrier) care poate transporta orice fel de marfă în vrac.

O navă superioară este vrachierul combinat care combină tranportul mărfurilor lichide cu cele solide.

Dintre navele speciale citäm: navele frigorifice, cele de pescuit, de transport şi prelucrare a peştelui, portcontainere sau portbarje. Navele frigorifice sunt adevărate uzine plutitoare. Pescadoarele stau în larg luni de zile şi livrează peştele semipreprat sau gata conservat navelor de transport care le deservesc. Navele portcontainere pot avea capacităţi foarte diferite între 1000-20000 tone. Funcţie de modul de încărcare avem două tipuri: RO-RO care au deschizături mari în borduri care permit încărcarea pe orizontală sau LO-LO cu încărcarea pe verticală. Aceste nave transportă şi vehicule, locomotive, vagoane etc. Navele portbarje se folosesc la transporturile combinate pe fluvii şi mare şi încarcă barjele aduse pe fluviu.

Navele auxiliare sunt deosebit de diverse: remorchere, dragoare, nave de bunkeraj (aprovizionare), spărgătoare de gheaţă, nave atelier, pilot, şalupe, macarale etc.

În ultimii ani au apărut o serie specială de nave: navele fabrici: beneficiind de avantajele fiscale, de lipsa controlului, salariile reduse etc. pe care le oferă apele internaționale multe nave se postează în dreptul țărmului şi adăpostesc adevărate fabrici care produc cantități însemnate de produse de toate tipurile, pe care le expediază apoi beneficiarilor din altă parte a lumii. Multe se găsesc în sudul Asiei.

Tipurile navelor sunt mult mai diverse; se pot întâlni în funcțiune vase vechi sau nou produse. În unele porturi din Asia este greu de definit funcția unor nave: locuință sau navă de pescuit sau transport, nava adăpostind întreaga familie.

O categorie aparte o formează navele militare pentru care nu există statistici sau date disponibile publicului larg. Varietatea lor este foarte mare: portavioane, dragoare, fregate, distrugătoare, nave de transport etc. progresele tehnice aplicate pe aceste nave se extind mai apoi la navigația civilă.

Navele de linie pentru transportul pasagerilor fac legătura între diverse porturi. Pot dispune de cabine de diverse grade de confort dar şi punți amenajate pentru călătoria fără cabină. Ele sunt continuatoarele pacheboturilor, mai ales a transatlanticelor. Le întâlnim mai ales în zone unde posibilitățile financiare ale populației nu permit folosirea avionului. Călătoriile s-au scurtat, dar aceste nave satisfac nevoile unei anumite categorii de populație cu venituri mai modeste. Dotarea lor pentru agrement este redusă.

Ferryboaturile sunt foarte numeroase în zonele insulare sau pe mările închise (Mediterana, Caraibe etc.). Ele sunt pregătite pentru distanțe scurte, pentru traversarea strîmtorilor, trecerea de la o insulă la alta. În ultimii ani se constată o înmulțire a navelor de tip ferryboat chiar pe distanțe lungi (Pireu– Marsilia de exemplu). Ferryboaturile sunt echipate să încarce rapid, prin mijloacelele sale autovehicule de toate tipurile, de la clasicul măgăruş înhămat până la camioane de mare tonaj, ajustând accesul pe navă funcție de modificarea pescajului prin încărcare. Concomitent ele pot găzdui pasageri în cabine sau pe punte. Dispun de restaurant şi deseori de un cazino. Unele nave de acest tip s-au transformat practic în adevărate nave de linie având un itinerar preprogramat şi facilități pentru pasageri diferențiate: pentru turişti sau pentru simpli călători. Dotarea lor este mult mai sofisticată şi în ceea ce priveste alimentația publică şi agrementul precum şi serviciile de excursii la sol pe timpul staționării în porturi: de regulă acostează dimineața şi pleacă seara. Cunoscuta linie grecească Salamis deserveşte tot bazinul insulelor greceşti, până la Ierusalim, în Egipt şi Cipru. Astfel, călătoria de la Pireu la Heraklion în Creta durează o noapte iar prețul unui

bilet pe punte este 15% din costul unui bilet de avion. Mult mai elegante navele liniei cipriote Louis fac acelaşi serviciu.

Yahturile sunt întâlnite într-o gamă foarte diversă: de la micile nave de agrement, dotate modest, folosite pentru pescuit sau plimbări, până la nave mari care pot găzdui în condiţii de confort ridicat zeci de persoane. Caracteristic lor este că se află în proprietate privată şi nu sunt folosite în scop comercial prioritar ci pentru satisfacerea nevoii de agrement şi status simbol ale proprietarului. Yahtul poate fi condus de proprietar pînă la un anumit tonaj, apoi acesta fie obţine brevet de pilot fie angajează personal calificat. Revoluţia tehnico ştiinţifică a dus la dotarea acestor tipuri de nave cu sisteme de navigaţie dintre cele mai sofisticate. Fiind nave fragile, nu suportă bine traversarea oceanului şi sunt obligate să rămână îm zona mării pentru care au fost construite.

## 5.2. Porturile comerciale

Porturile comerciale sunt organizatţii de transport complexe, protejate prin mijloace naturale sau artificiale, la adăpostul cărora navele pot intra şi ieşi, pot încărca şi descărca, pot efectua manevre,etc. în condiţii de siguranţă a navigaţiei[16]. Porturile, ca noduri de afluire, transbordare şi depozitare sunt reprezentate nu numai de instalaţiile necesare operaţiunilor propiu zise ci şi de legislaţia conexă a zonei, depozitele şi instalaţiile de prelucrare, manipulare, transport intern[17].

Portul este locul de începere şi de finalizare al transportuluii maritim. Dat fiind vechimea activităţii de transport maritim porturile reprezintă adevărate comunităţi de afaceri cu obiceiurile, cutumele, privilegiile şi modul lor de viaţă pe care îl păstrează în ciuda presiunii statului naţional, acesta din urmă, de multe ori chiar protejându-le. Costurile foarte mari pentru amenajarea porturilor nu pot fi suportate numai din surse private astfel încât statul acţionează prin toate pârghiile pe care le are la îndemână pentru dezvoltarea şi modernizarea porturilor ca mijloc obligatoriu pentru derularea schimburilor comerciale internaţionale (75-80% din trafic)

Porturile au funcţii administrative (asigurarea funcţionării dotărilor, a securităţii navigaţiei, a dezvoltării dotărilor etc.) şi funcţii comerciale legate de expediţie, încărcare, descărcare, depozitare etc.

Conducerea supremă revine Autorităţii portuare (Port Authority) care controlează şi supraveghează întreaga activitate din port fiind investită

[16] Alexa C. - Transporturi şi expediţii internaţionale - Ed. ALL 1995 pag 92

[17] Caraiani G. – Transporturi, expediţii şi asigurări internaţionale - Ed. Lumina lex pag. 20

prin lege sau tradiție să dea dispoziții, să supravegheze navigația portuară, controlul vamal şi de frontieră, cel fitosanitar, veterinar etc. Principalele autorități ale unui port sunt: căpitănia portului, poliția de frontieră, vama, serviciul fitosanitar şi veterinar.

Teritoriul unui port are un regim special: persoanele care coboară de pe vas trec frontiera de stat, de regulă fără să părăsească portul iar personalul care deserveşte navele intră pe teritoriul altui stat în momentul urcării pentru operații pe navă. El este format din acvatoriu şi teritoriul portuar.

Acvatoriul este suprafața de apă situată în perimetrul portului. El este apărat prin mijloace naturale (configurația terenului) sau artificiale împotriva valurilor, curenților, vântului, aluviunilor etc. Adâncimea lui trebuie să poată fi menținută relativ constantă şi să permită accesul sigur al navelor, manevrele, ancorarea, supravegherea etc. Suprafața apei din fața unui port este rada exterioară, iar cea de la intrarea în port rada interioară. Rada trebuie să fie adăpostită, se permită menținerea navelor la ancoră, manevrarea în siguranță şi să aibă o adîncime corespunzătoare.

Unitatea terestră de bază este molul, o construcție hidrotehnică dreptunghiulară sau trapezoidală care delimitează bazinele portului. Un mol poate avea mai multe cheiuri şi dane pentru operarea navelor, formând împreună frontul de acostare al navelor. Cheiurile au instalații de acostare şi legare (babale, perne de cauciuc), instalații de deservire (apă, curent, combustibil) precum şi ateliere de reparații, depozite, magazii etc. precum şi după caz, acces pentru alte mijloace de transport (tren, camion, stivuitoare, macarale etc.) Danele sunt porțiuni din chei în apropierea bazinelor, numerotate vizibil. Pot fi specializate pe tipuri de mărfuri, pe fluxuri de mărfuri etc.

În teritoriul portului funcționează o multitudine de utilități de la casele de expediție-brokeraj, avocatură, notari, la case de asigurări, depozite specializate sau generale, zone de carantină, alimentație publică, medici, mijloace de agrement etc. Fiecare port încearcă să asigure o operare cât mai bună a navei dar şi satisfacerea nevoilor pasagerilor sau marinarilor.

După aşezarea geografică porturile pot fi maritime şi fluvial-maritime (Londra pe Tamisa, Galați pe Dunăre). După volumul traficului şi zonei deservite pot fi porturi naționale sau internaționale. După natura mărfurilor putem avea porturi generale sau specializate: cerealiere (Vancouver, Bahia Blanca), petroliere (Abadan, Basrah), etc. Influența mareelor clasifică porturile în porturi deschise sau cu ecluză. După importanța pentru navigație putem clasifica porturile ca: de escală, de transbordare, de bunkeraj (alimentare), etc.

Gradul de dotare al porturilor este foarte diferit în diverse state. Mecanizarea operațiunilor şi fluiditatea lor pot aduce avantaje importante în alegerea unui port. De asemenea infrastructura existentă pentru continuarea transportului pe alte tipuri de structuri. Porturile care nu permit apropierea navelor şi nu au instalații de operare de mare capacitate sunt evitate întrucât blochează nava în port, ceea ce ridică mult nivelul navlului astfel încât se preferă un alt port şi transbordarea pe un alt tip de mijloc de transport.

Taxele portuare sunt sume de bani percepute pentru acoperirea cheltuielilor portului pentru serviciile prestate navei sau cargo-ului. Întrucât alegerea unui port nu depinde de nivelul taxelor portuare ci de alte rațiuni nivelul taxelor diferă funcție de port şi are de multe ori un caracter arbitrar. Se împart în două mari categorii:

-Dues – taxe achitate pentru utilizarea instalațiilor portului, pilotarea şi remorcarea navei, ancorare etc.

-Tolls – taxe achitate pentru un anumit privilegiu ca folosirea căii ferate, a unei şosele, pod, etc.

Taxele portuare mai pot fi calsificate ca:

- taxe de stat şi taxe locale
- taxe de port, de cheiaj, de ancorare, de canal, de ecluză, de gheață, de lumină (pentru energia electrică furnizată pe timpul nopții)
- obligatorii (taxa de acces în port, de pilotaj etc.) şi neobligatorii ( servicii la cererea căpitanului)
- taxe funcție de tonaj, de dimensiunile navei, de felul încărcăturii
- taxe prestate în contul mărfii şi taxe presatate în contul navei

Tarifele sunt clasificate în grupe, poziții tarifare etc. şi se grupează pe: transbord direct, de la vagon la navă sau invers, transbord indirect cu staționarea în magaziile portului; manipulări din loc în loc, pe teren, în magazii, în hambarele navei, pe covertă, în incinta portului etc.

Este foarte important ca aceste taxe să fie cunoscute întrucât neplata lor poate duce la exercitarea dreptului Autorității portuare de retenție asupra marfii sau chiar la arestarea navei.

Drumurile, rutele statornicite de-a lungul timpului între porturi formează căile de navigație maritimă. Când acestea leagă porturi ale aceleiaşi țări se numesc drumuri de cabotaj, iar activitatea cabotaj. Se desfăşoară pe lungimea a max 100 de mile. Avem astfel cabotaj național sau internațional. Cabotajul este de regulă rezervat navelor tării respective în baza unui permis vamal. Un caz nou îl reprezintă cabotajul în cadrul UE unde avem o uniune vamală.

Drumurile care leagă porturi din diferite țări sunt drumuri maritime sau oceanice internaționale. Ele sunt deschise tuturor navelor în baza

principiului mării libere consfinţit prin Convenţia de la Geneva[18] din 1958 care stabileşte: libertatea navigaţiei, libertatea pescuitului, libertatea de a instala cabluri subacvatice sau conducte petroliere, libertatea de survol.

Prin accordurile internaţionale s-a stabilit ca 'mare teritorială' distanţa de 12 mile de la ţărm. Dar, există în paralel conceptul de zonă economică pe care statele o stabilesc unilateral diferit: în această zonă statele îşi rezervă o serie de privilegii, uneori nerecunoscute de alte state sau, există chiar cazuri când zonele declarate se intersecteză ceea ce duce la conflicte deseori dure, mai ales pentru pescuit, exploatarea petrolului etc.

Un element important al rutelor maritime sunt canalurile. Canalurile (cu sau fără ecluze) scurtează substanţial durata transporturilor lungi. Ele sunt şi un important izvor de venituri dar au şi importanţă strategică: închiderea canalului Suez în timpul războiului cu Israelul a dus imediat la creşterea preţului benzinei din cauza ocolului ce trebuia făcut în jurul Africii. Principalele canaluri sunt: Suez, Panama, Kiel, Corint. Fiecare canal permite accesul navelor cu un anumit pescaj. Administraţia canalului verifică şi permite accesul numai navelor care se încadrează în condiţiile impuse de ea. Uneori asistăm practic la o adevărată legislaţie ce trebuie observată cu atenţie. Totuşi, avantajele oferite de scăderea costurilor prin scurtarea rutei fac tranzitarea canalurilor practic obligatorie.

### 5.3. Organizarea transporturilor maritime internaţionale

Flota maritimă se află în proprietatea unor firme particulare, de stat sau mixte, chiar a unor societăţi supranaţionale.

Multe nave se află în proprietatea unor familii care deţin 1-2 nave de capacitate mică, de cele mai multe ori vechi şi slab cotate, obigate să accepte contracte puţin profitabile.

În ultimii ani asistăm la concentrarea flotei în mari firme. Mai mult armatorii intră în afacerile bancare sau industriale după cum marile concerne sau bănci îşi extind achiziţiile în domeniul naval. Mai mult, datorită volumului mare al investiţiilor, mai ales în porturi statul se implică tot mai mult astfel încât se poate afirma că flota maritimă este sub influenţa directă sau mediată a statului.

Practica mondială a consacrat două modalităţi distincte de exploatare a navelor:

-navigaţia tramp. Presupune o navigaţie neregulată, navele colindă mările şi oceanele în căutare de cargo acostând în acele porturi unde pot obţine imediat un transport în condiţii avantajoase. Nava tramp

[18] Se poate observa 'tinereţea' accordurilor internaţionale faţă de vechimea navigaţiei

(vagaboandă) încearcă să evite staționarea în porturi, cu costuri mari şi îşi adaptează activitatea funcție de cerere (redimensionează echipajul, staționare în larg, etc.). De regulă activitatea ei este legată de un singur navlositor care cumpără întreg spațiul pentru mărfuri de masă în general. Cursele se efectuează în baza contractului semnat între armator şi navlositor numit charter party. De regulă sunt angajate pentru un singur voiaj. Dar uneori pot fi închiriate şi pe perioade de timp mai lungi pe bază de contract numit time charter. În aceast tip de navigație predomină armatorii mici, numeroşi. Plata transportului ia forma de navlu respectiv este prețul transportului mărfii cu maximum de diligență şi într-un timp rezonabil. Navlul se formează pe piața internațională a navlurilor, în condiții de concurență, pe baza cererii şi a ofertei. Un armator, în lipsă de comandă poate aştepta în port o nouă comandă sau poate să se deplaseze în balast spre un alt port unde are marfă.

-navigația de linie, regulată: (liner shiping, service) este o navigație organizată, pe o anumită rută comercială, cu un anumit orar anunțat anticipat între anumite porturi stabilite. Navele de linie deservesc mulți clienți care au partizi mai mici de mărfuri având astfel obligații de transportatori publici. Principiul este 'primul venit, primul servit' întrucât nava este obligată să accepte toate încărcăturile prezentate pe ruta sa. Navigația de linie are câteva caracteristici:

a. transportă mărfuri generale, în partizi mici, poştă şi pasageri;
b. deserveşte permanent şi cu regularitate porturi anunțate anticipat conform unui orar;
c. nu depinde de un singur expeditor dar şi riscă să plece cu capacitatea slab folosită;
d. contractul de transport are forma unui Booking Note (nota de rezervare a spațiului pe nava de linie) şi/sau conosament (Bill of Lading);
e. nu au o normă de încărcare descărcare acestea realizându-se 'as fast as the vessel can receive or deliver' (cu celeritatea cu care nava poate primi sau livra marfa); nu sunt obligate să depună 'notice' (necalculându-se timpul de stalii sau contrastalii) dar nici nu are obligația să aştepte dacă clientul întârzie, acesta fiind obligat să plătească navlul mort; încărcarea descărcarea se desfăşoară sub clauza 'liner terms', deci cu toate cheltuielile şi riscurile privind încărcarea, descărcarea, stivuirea, separația, arimarea etc. în contul navei sub clauza 'sotto palanco' (sub palanc); armatorul poate substitui nava prevăzută inițial şi poate chiar continua transportul cu alte mijloace, în caz de nevoie;

f. preţul prestaţiei i-a forma tarifului stabilit unilateral de compania de linie, de regulă mai ridicat decât navlul din navigaţia tramp.

Navigaţia de linie presupune nave puternice, moderne, cu viteze ridicate dar şi sisteme de reprezentanţe largi cu un personal administrativ mare, deci o investiţie puternică.

**5.4. Cargo: marfa sau pasagerii**: tehnicile şi operaţiile sunt diferite.

**Pentru marfă**: la încheiarea contractului se stabileşte sistemul de transmitere al odinelor. Nava anunţă din timp autorităţile portului şi pe navlositor asupra momentului sosirii prin documentul 'Expected time of arrivel' un aviz telex ce se transmite de regulă cu 7, 5, 3 zile înainte de sosire, 48 şi 24 de ore înainte de sosire cu precizarea tot mai exactă a momentului pentru ca autorităţile protuare să includă nava în planul de lucru iar navlositorul să pregătească marfa. La sosirea navei în radă, după inspectarea navei de organele sanitare, de frontieră şi vamale se eliberează certificatul de liberă practică. În acest moment căpitanul emite documentul 'Notice of Readness'(NOR) prin care anuţă că nava este gata de operare şi marchează momentul curgerii staliilor ( timp stabilit alocat operării în port ). Nava trebuie să îndeplinească cumulativ condiţiile: să fie pusă la dispoziţie exact în locul stabilit, să fie gata de operare din punct de vedere fizic (hambarele curate, vinciurile şi bigile funcţionale) şi legal (să aibă formalităţile îndeplinite şi obţinută libera practică), încărcătorul (madatar al navlositorului) să fie informat prin NOR.

Pentru buna organizare a operaţiilor se întocmeşte un corgo plan. Primul – provizoriu - se întocmeşte de comandant, al doilea - definitiv de comandant cu încărcătorul. Marfa este însoţită pe navă de ordinul de imbarco al cărui prin exemplar se numeşte 'mate's receipt' (recipisa primului ofiţer) care atestă primirea mărfii şi cuprinde: denumirea mărfii, cantitatea, volumul, felul ambalajului, portul de încărcare şi descărcare, expeditorul mărfii şi destinatarul ei, data şi locul întocmirii, semnătura primului ofiţer. În cazul în care se observă unele defecte sau deosebiri vor fi menţionate în document pentru ca acestea să fie înscrise de căpitan în conosament.

Prin voyage Ch/P se stabileşte în sarcina cui cad operaţiile şi riscul pentru încărcarea, stivuirea, fixarea-amararea mărfii. Totuşi comandantul este răspunzător dacă printr-o stivuire şi amarare necorespunzătoare se pun în pericol nava sau echipajul. O bună stivuire trebuie să lase cît mai puţin spaţiu mort. Doar în caz de excepţie se permite stivuirea mărfurilor pe punte. Încărcarea – descărcarea se face pe baza normelor stabilite pentru

fiecare gură de hambar. O condiție esențială este marcarea corespunzătoare a marfii. Pe colete se aplică marca de port, marca de identificare, marca de expediție şi marca de transport pentru a uşura identificarea mărfurilor şi scurtarea operațiunilor. Timpul folosit se consemnează în documentul time sheet care serveşte la calculul staliilor, contrastaliilor sau a supercontrastaliilor precum şi a dispeach money.

**Îmbarcarea pasagerilor**: urmează reguli diferite, funcție de durata şi felul voiajului (intern sau internațional). La voiajele lungi se cere dovedirea obținerii vaccinurilor şi vizelor pentru țările de acostare (nici un căpitan nu va admite să rămână cu pasagerul la bord din cauza respingerii le debarcare). Formalitățile de frontieră sunt cele uzuale portului de înmbarcare la fel ca reglementările vamale. Pentru cruzere şi navele de pasageri vânzarea mărfurilor la bord este de regulă scutită de taxe vamale. Pentru voiajurile lungi se obişnuieşte să se ceară un certificat medical nu numai pentru certificarea stării de sănătate dar şi pentru a avea informațiile privind bolile cronice. Nu se va dmite la bord o persoană care nu prezintă garanția unei sănătăți bune, atât pe timpul voiajului cît şi conforme normelor portului (țării) de destinație. Pasagerii se îmbarcă în baza ticketului de voiaj (eliberat în conformitate cu general terms and conditions cu mențiunea că pasagerul a luat cunoştință de acestea) sau a vaucherului şi va beneficia de servicii în consecință. Pasagerii clandestini sau care ajung în imposibilitate de plată pe timpul voiajului pot fi, funcție de legea pavilionului obligați de căpitan să presteze munci pentru costul călătoriei şi întreținerii. Prezența la bord sau îmbarcarea voluntară de pasageri clandestini este interzisă şi aspru amendată mai ales de statele dezvoltate. Debarcarea pasagerilor este similară, în plus portul de destinație poate decide, după controlul medical sau din oficiu reținerea pasagerilor în carantină. Pe vas pasagerii sunt obligați să respecte normele stabilite. De regulă o simulare de evacuare în caz de necesitate se face pentru orice călătorie mai lungă (chiar şi ferriboaturile sunt obligate, chiar dacă o uită).

### 5.5 Contractele de navlosire

Documentul în baza căruia se efectuează transportul pe mare poartă numele de contract de navlosire. Codul Comercial român tratează acest domeniu la rt. 557-601. Convenția ONU din 1978 defineşte acest contract: ‘orice contract prin care cărăuşul se obligă, contra plății unui navlu, să transporte mărfuri pe mare de la un port la altul’. Această convenție încearcă să tipizeze documentele folosite în comerțul maritim, aflat încă sub o puternică influență a cutumei

Principalele contracte de transport maritim, sunt:
- pentru transporturile de mărfuri:

-Voyage Charter Party, Time Charter şi Bareboar Charter (toate însoţite şi de conosament) - pentru angajarea navelor tramp şi

-Booking Note şi /sau Bill of Lading (conosamentul) - pentru transporturile efectuate cu nave de linie

- pentru transporturile de pasageri: General Terms and Conditions pentru croaziere, General Terms pentru transporturile pe distanţe scurte (ferryboaturi, nave de linie pentru pasageri etc.) şi contractul de navlosire pentru transportul de agrement: yahturi, nave de pasageri închiriate charter etc.

Cu excepţia conosamentului ele nu au o formă tipizată mondial acceptată datorită complexităţii domeniului pe care îl acoperă: 70-80 % din comerţul mondial de desfăşoară folosind transportul maritim, condiţiile geografice sunt diferite pentru fiecare cale maritimă, bazin maritim, port etc., cutuma ("tradiţia ) s-a format în timp, în societăţi cu sisteme legislative diferite etc. Şi Codul Comercial Român alocă un spaţiu important reglementării acestui domeniu .

Totuşi, convenţiile internaţionale, pieţele locale ale navlurilor, conferinţele de linie, regulile INCOTERMS dar mai ales volumul mare de tranzacţii au condus la o structurare a principalelor clauze contractuale astfel încât, în întocmirea unui contract, fără a minimaliza rolul juristului, principalul responsabil este economistul - omul de afaceri care alege termenii contractuali funcţie de oportunităţile pieţei navlurilor. Nu poate fi lăsată încheierea contractului de transport numai pe seama intermediarilor specializaţi întrucât aceştia nu cunosc în detaliu problemele navlositorului şi urmăresc propriul interes, respectiv maximizarea comisionelor proprii.

**Voyage Charter Party (Ch/P)**:

Este contractul încheiat între armator şi navlositor prin care armatorul se obligă să transporte navlositorului, cu o navă echipată şi armată de el o cantitate anumită de marfă, de la portul de încărcare la cel de destinaţie în schimbul unui preţ numit navlu.

Sunt foarte numeroase clauzele care pot fi înserate dat fiind diversitatea navelor, încărcăturilor şi rutelor. Ele se referă la navă, la marfă, portul de încărcare şi descărcare, navlu, modalitatea de plată. Menţionăm:

Denumirea şi caracteristicile navei: include stipularea pavilionului, denumirea navei, felul propulsiei, capacitatea de încărcare descărcare, tonajul, clasa, denumirea registrului care a eliberat certificatul de clasificare.

De aici derivă posibilitatea nominalizării ulterioare a navei (menţiunea ‘steamer to be named’) sau clauza ‘substitute’ prin care nava poate fi înlocuită cu una având aceleaşi caracteristici.

Denumirea părţilor contractante: include denumirea, adresa, telefon, telex etc. celor două părţi şi/sau a intermediarilor prin care acţionează. Este deosebit de importantă pentru asigurarea unei comunicaţii eficiente în timpul transportului.

Marfa: felul, cantitate: marfa se menţionează cât mai exact, de preferinţă în conformitate cu clasificările şi repertoarele internaţionale pentru a preveni orice ambicuitate în relaţiile cu vămile, transportatorii etc. Se menţionează precis felul ambalajului sau lipsa acestuia, precizările cuvenite pentru identificare precisă. Se menţionaează cantitatea în unităţi de volum, greutate, bucăţi etc. cu precizarea tarei (+- tolerat). Menţionarea unităţii de măsură (europene sau anglo-saxone) este iarăşi importantă (tona metrică, lungă, scurtă etc.). Se menţionează dacă nava va încărca un caric întreg adică până la linia de încărcare specifică sau pescajul admis de porturi). Dacă se prevede încărcarea navei complete navlositorul (prin încărcător) va avea grijă să folosească întreg spaţiul, atlfel va fi obligat la plata navlului mort. De obicei nu se încarcă marfă pe punte. Dacă se convine totuşi (mai ales pentru mărfurile agabaritice, voluminoase, cherestea etc.) riscul este de regulă al navlositorului.

Materiale de fardaj şi separaţie: (dunnage and separation). Matrialele de separaţie al diverselor mărfuri precum şi cele pentru fardaj (rogojine, muşamale, scânduri etc.) precum şi cele pentru amarare sunt foarte costisitoare. Ele pot fi asigurate de navă sau de navlositor; în ultimul caz acesta va trebui să găsescă o modalitatea de a le valorifica la destinaţie, întrucât vor fi descărcate şi valoarea este mare. La navele de linie se asigură de navă.

Porturile de descărcare şi încărcare: în Ch/P se menţionează portul de încărcare şi cel de descărcare (sau cele de descărcare) precum şi cele de escală. Deseori se menţioneză numai o porţiune de litoral pentru acostare portul urmând a fi stabilit ulterior mai ales în contractele încheiate cu mult timp înainte. De aici derivă instituţia ‘transmiterii ordinelor’ respectiv stabilirea precisă cine, cînd va transmite detaliile. Omiterea operaţiunii duce la penalizări usturătoare. Dacă nava operează în mai multe porturi, pentru acelaşi sau mai multe Ch/P se specifică ’rotaţia porturilor’ respectiv ordinea lor astfel încât marfa să poată fi aranjată în ordinea firescă şi optimă pentru descărcare iar spaţiile pentru încărcare să se elibereze cu minimum de costuri. În contracte părţile stabilesc noţiunea de ‘port sigur’ (safe port) enumerând porturile care asigură condiţii fizico geografice optime contra îngheţului, acţiunii vântului, adâncimi stabile etc., dotări capabile să

permită derularea operațiilor de încărcare, descărcare, depozitare etc. în termenele stabilite, stabilitate social politică (fără greve, revoluții etc, previzibile) şi condiții sanitare care să nu împiedice acostarea navei. În cazul în care, pe parcursul derulării contractului condițiile se schimbă trebuie stabilit ce măsuri se vor lua şi cine suportă costurile şi riscul.

Clauze privind nava: Armatorul îşi ia o marjă de siguranță prin mențiunea 'as near as it can safty get' (atât de aproape cât poate nava) pentru a evita riscul de a acosta în condiții de insecuritate la locul stabilit şi a putea aştepta condițiile prielnice (creşterea apelor, scăderea vântului etc.) pentru o acostare sigură. Pentru porturile care nu dispun de adâncimi prea mari se face mențiunea 'maximun draft' (pescaj maxim) mai ales dacă se înlocuieşte nava. Dacă pescajul nu permite, atunci trebuie folosite 'lightere', nave mai mici pentru descărcare, cu costuri mari şi mai ales se pierde timp. Dacă însă s-a făcut mențiunea 'lighterage' (utilizarea lighterelor navei) atunci armatorul trebuie să ia în considerare eventuala transbordare a unei părți din marfă, pe costul său pentru a obține pescajul de siguranță. Unele porturi sunt influențate de adîncimea apelor (flux, reflux) şi atunci se înserează clauza privind aşteptarea creşterii apelor. Dacă nava nu are suficientă apă sub chilă atunci nu este obligată să dea curs operațiilor dacă a înserat clauza 'always afflot' (permanet în stare de plutire). Această clauză este importantă mai ales în porturile afectate de maree, care nu au ecluze.

Clauze privind acostarea: cele mai importante sunt legate de nominalizarea danei. Dacă dana este lăsată la nominalizarea navlositorului, armatorul poate constata că nu are adîncimi suficiente pentru a o atinge şi implică chetuieli suplimentare pentru remorcare, şlepuri etc. de aceia se preferă de către armator mențiunea 'if sufficient water' (să existe adâncime suficientă). Mențiunea 'ready berth' (dana pregătită) obligă navlositorul să aibă dana pregătită şi marfa gata de operare imediat ce s-a depus notice-ul. Nava poate să aştepte operarea 'la rând normal' sau cu mențiunea ca aşteptarea să nu depăşească 48 de ore de exemplu.

Clauze privind navlul şi plata lui: trebuie precizat nivelul navlului, termenul şi locul plății, unitatea de măsură, modalitatea de plată şi dacă acesta se raportează la cantitatea încărcată sau livrată. Riscul de neîncasare se acoperă de armator printr-o clauză de gaj care permite reținerea, depozitarea şi eventual vinderea mărfii pentru recuperarea navlului. Dacă navlul este plătit în avans atunci navlositorul trebuie să asigure nu numai marfa ci şi navlul, întrcît acesta nu este returnabil. E important să se stabilească şi valuta de plată, riscul de schimb valutar care poate fi 'acoperit' printr-o operațiune de hedging.

Cheltuielile cu încărcare descărcarea: întrucât acestea sunt mari şi pot implica timpi morți mari care se repercutează în costuri trebuie stabilit

precis cine, ce suportă. Mai mult, neplata lor duce la blocarea navei. Cheltuilile de încărcare (macarale, benzi transportoare, hamali, docheri, manevrarea pe chei etc.) cuprind şi pe cele de manevrare pe navă sau în hambare, pe cele de stivuire, manevrare, rujare, etc. Acestea pot să se schimbe până la descărcare, stfel încât este important să se stabilescă riscul. Sunt mai multe formule uzitate codificate ca FIOS, FOB, FD, Free in, out, care stabilesc obligaţiile fiecărei părţi. Din timpul alocat operaţiilor de încărcare descărcare derivă

Timpul de stalii. Contrastaliile.Supercontrastaliile, Dispeach money:

Timpul de stalii este perioada de timp maxim în care trebuie realizate operaţiunile de descărcare şi încărcare. Ele curg, de regulă după un 'timp de respiro' în care nava fectuează operaţiunile de pregătire. 'Nava sosită' se consideră acea navă care să fie la dispoziţia navlositorului la dana stabilită, est pregătiră fizic pentru încărcare (are hambarele curate, vinciurile şi bigile în stare de funcţionere etc.) şi a depus notice-ul în cadrul orelor oficiale de lucru ale portului iar acesta a fost acceptat de navlositor fără rezerve. Este bine să se ia în considerare uzanţele portului. Calculul staliilor se face de regulă prin aplicarea unei norme de timp de operare pe gura de hambar sau pe gura de hambar-lucrător. Calculul se face pe zile: avem astfel 'running days' (zile curgătaore) din care, dacă uzanţa portului o cere se scad duminicile, sărbătorile etc.; 'consecutive days' – zile consecutive; 'working days' (zile lucrătoare) de regulă de 8 ore dacă uzanţa porului nu stabileşte altfel; ' weather working days' (zile lucrătoare vremea permiţînd) judecat în funcţie de natura mărfii; 'working days of 24 hours' (zile lucrătoare de 24 de ore) – atenţie, plata este diferenţiată de ore; 'as fast as possible' (cu viteza de lucru posibilă) etc.

Imoblizarea navei peste timpul de stalii se penalizează prin plata contrastaliilor incluzând şi duminicile, timpul nefavorabil etc. şi se stabileste apriori ca durată. Ele pot ajunge la sume deosebit de mari. Neterminarea lucrului în timpul de contrastalii obligă navlositorul fie să decidă plecarea navei (piezând navlul şi datorând despăgubiri) fie să plătească contrastalii 'demage for detention' care include atât chetuielile făcute de navă, contrastaliile majorate dar şi pierderile posibile prin reţinerea navei şi prejudiciile pricinuite altor persone inclusiv prejudicii morale pentru reputaţia navei.

Armatorul plăteşte navlositorului pentru timpul economist o sumă numită 'dispeach money' fie pentru întreg timpul fie numai pentru timpul de încărcare descărcare, de regulă 50% din 'demurrage' (contrastalii)

Avizarea sosirii navei: două sunt momentele esenţiale: avizarea prealabilă a sosirii (notice of expected arrivel) care se transmite cu 5-10 zile

înainte pentru ca nava să fie planificată în operaţiuni iar marfa să fie pregătită şi notificarea de punere a navei la dispoziţie (notice of readness) prin care comandantul anunţă că nava este gata să opereze. Orice întârziere a navei pe drum poate duce nu numai la deteriorarea mărfii ci şi la neonorarea la timp a obligaţiilor cu consecinţe în lanţ.

Clauza de gaj: armatorul este în drept să nu predea marfa sau o parte din ea dacă nu primeşte navlul şi c/valoarea chetuielilor legate de transportul respectiv (navlul mort, contrastalii, utilizarea lighterelor, participarea navlositorului la avaria comună etc.) Uneori destinatarul poate prezenta o scrisoare de garanţie care poate fi luată în considerare de armator.

Comisoane: nava datorează comisoane agenţilor din porturi pentru serviciile făcute de aceştia pentru navă, navlositorul plăteşte un comision brokerului care intermediază contractul de navlosire

Avaria comună: avaria suportată în comun este stabilită prin contract pentru cazurile în care pentru salvarea navei şi a mărfii trebuie sacrificată o parte din marfă. Dispaşa – suma datorată se poate suporta după Regulile Zork-Anwerp 1950.

Clauza de război şi de grevă: elaborată în 1938 permite părţilor să rezilieze contractul în cazul în care nava a fost implicată într-un război care pune în primejdie nava, când porturile stabilite sunt blocate din cauza de război sau când încărcătura este declarată contrabantă de război. Clauza de grevă stabileşte modul de acţiune atunci când în port este posibil sau s-a declaşat o grevă şi cine suportă riscul.

Arbitrajul: datorită sumelor mari implicate în transportul maritin (cantităţi mari, deci valori mari şi taxe judiciare foarte ridicate) se preferă apelarea la arbitraj pentru soluţionarea conflictelor. Alegerea instanţei de arbitraj este foarte importantă întrucât cutuma este foarte diferită.

**Time Charter**:

Time Charter ( T/Ch ) este contractul de navlosire care are ca obiect închirierea navei şi a serviciilor echipajului pe o perioadă determinată de timp. Conferă siguranţă şi stabilitate atât armatorilor cât şi navlositorilor, este frecvent folosit în practică şi se încheie de regulă pe termen mediu şi lung.

Time Charter stipulează că proprietarul navei pune la dispoziţia navlositorului (chiriaş), nava împreună cu tot echipajul şi comandantul său pentru a efectua transporturi pe mare în schimbul unei sume determinate, numită chirie (hire). Subliniem că navlositorul este cel care decide asupra

exploatării navei - în condițiile contractului - armatorul obligându-se la executarea instrucțiunilor primite.

Principalele clauze se referă la navă, condițiile de plată a chiriei, perioada de valabilitate a contractului, dreptul navlositorului de a dirija navele în voiaje, suportarea costurilor de operare a navei, suportarea riscurilor pentru avariile suferite de marfă sau de navă precum şi riscul privind scurgerea timpului.

Clauze privind nava care face obiecul închirierii:

Orice contract de navlosire pe timp include obligatoriu:
- numele navei şi pavilionul
- armatorii navei
- clasa navei, inclusiv clasa de navigație în ape cu ghețuri
- tonajul registru brut şi net
- capacitatea cubică pentru marfă
- puterea motoarele, viteza de propulsie şi consumul specific de combustibil

În plus se fac referiri la condiția tehnică a navei, la starea ei de navigalilitate precum şi la echipaj, condiții tehnice specifice etc.

O clauză deosebită este cea privind pavilionul, respectiv clauza de naționalitate a navei. Pe lângă "costurile" determinate de naționalitatea pavilionului, a legii aplicabile pe navă pavilionul este important inclusiv în caz de război. Naționalitatea navei poate determina rechiziția sau arestarea ei, trecerea pe lista neagră sau anumite restricții în navigație. De regulă contractul prevede dreptul de a rezilia contractul în caz că țara pavilionului este implicată în război. Neclară este însă situația în care țara pavilionului este supusă sancțiunilor, acțiunilor teroriste etc. situații de natură a periclita siguranța mărfii şi navei. Cutuma şi practica consideră schimbarea pavilionului ca o încălcare a contractului încheiat.

Schimbarea armatorilor în perioada contractului nu are până în prezent un răspuns clar dacă navlositorul are dreptul să rezilieze contractul. Decizia închirierii navei este determinată şi de reputația armatorilor. Noul armator preia obligațiile în întregime iar navlositorul poate să-l elibereze pe armatorul inițial de obligații. Dar de regulă însă armatorul inițial este obligat să semneze un contract tripartit că rămâne răspunzător împreună cu noul armator pentru executarea contractului. Armatorul garantează clasa navei menționată în charter party. Navlositorul trebuie însă să aibă grijă să prevadă expres obligația armatorului de a menține clasa navei pe durata contractului pentru a evita costuri suplimentare sau chiar suspendarea navei de la navigație.

Capacitatea navei este deosebit de importantă pentru navlositor. Se menționează atât tonajul deadweight cât şi capacitatea cubică. Întrucât o serie de factori (stivuirea mărfii de exemplu) pot afecta acuratețea calculelor

se foloseşte o formulă ca " aproximativ... tone deadwight" precum şi o relaţie între tonaj şi capacitatea cubică a navei. Textul diferă după bazin. Baltimore charter party prevede: " tonajul deadweight la linia de încărcare de vară inclusiv combustibilii, provizii şi apa pentru cazane"

Clauza privind viteza şi consumul specific de combustibil variază şi ele după uzanţe locale. Baltimore T/Ch foloseşte expresia ' ... nava fiind capabilă să dezvolte aproximativ... noduri pe vreme bună şi apă liniştită la un consum de aproximativ... tone din cel mai bun cărbune galez sau aproximativ... tone ţiţei (oil fluel)". Dacă nava nu poate dezvolta viteza contractată, nerespectând normele de timp navlositorul poate rezilia contrcatul. De regulă însă se calculează compensaţii care necesită un proces laborios dar sunt mai "ieftine" decât un proces.

Privind condiţiile tehnice, de o atenţie deosebită se accordă clauzei privind andocarea navei şi curăţarea carenei şi vopsirea ei pentru a putea dezvolta viteza contractată, mai ales dacă nava se foloseşte în apele tropicale cu depuneri mari pe carenă. Neglijenţa navlositorului exonerează armatorul de răspundere în astfel de cazuri.

Contractele Baltimore şi NYP dar şi altele prevăd obligaţia armatorului de a livra nava în perfectă stare de navigabilitate (" in every way fitted for ordinary cargo service"). În caz contrar nava poate fi refuzată. Dacă armatorul întârzie să aducă nava în condiţiile de navigabilitate contractate navlositorul poate rezilia contractul şi cere despăgubiri. Navlositorul trebuie să observe cu atenţie această clauză pentru că, de exemplu, în sistemul de drept englez armatorul garantează navigabilitatea navei numai la începutul executării contractului pe când cel american stabileşte această obligaţie " la începutul fiecărui voiaj "

Condiţii de plată a chiriei şi dreptul armatorului de a-şi retrage nava din contract:

Chiria este stabilită pe unitatea de timp (de regulă 30 de zile sau luni calendaristice) şi pe tona deadwight în raport cu tonajul total. Chiria este plătită în avans, la intervele regulate. De regulă se include o clauză valutară pentru limitarea riscului devalorizării monedei stabilite în contract, precum şi o clauză de escaladare a chiriei în caz că una sau mai multe cheltuieli (salariile echipajului, costul aprovizionării etc.) cresc în timpul executării contractului. Neplata chiriei duce la rezilierea contractului. Chiar o întârziere mică dă dreptul armatorului să retragă nava din contract.

Perioada de valabilitate a contractului şi relivrarea navei:

Perioada de valabilitate a contractului este stabilită adesea în "luni calendaristice" sau în ani, cunoscută în practică ca o " flat period " în decursul căreia nava va fi utilizată într-un număr de voiaje consecutive. Durata unui voiaj tramp nu poate fi precisă, de aceea se foloseşte expresia "

aproximativ ' (aboat) pentru a avea o marjă normală pentru relivrarea navei.
Nu este clar stabilită însă situația când nava nu este relivrată la timp întrucât voiajul nu s-a încheiat. Baltimore prevede că navlositorii au dreptul de folosire a navei până la încheierea voiajului dar vor plăti cea mai mare chirie dintre chiria din contract sau cea curentă pe piață. În plus întârzierea relivrării navei dă naştere la probleme complicate atunci când cauza întârzierii a fost rezonabilă datorită şi dificultății stabilirii sensului cuvântului " rezonabil " şi cauzelor ce au determinat o astfel de întârziere.

Dreptul navlositorului de a dirija nava:

Navlositorul are dreptul de a dirija nava în voiajele pe care le efectuează în limitele stipulate în contract. De regulă se precizează că voiajele trebuie să fie legale, pentru transporturi legale de mărfuri, între porturi sigure unde nava poate opera în condiții de siguranță, în permanentă stare de plutire. Nerespectarea acestor clauze duce la despăgubiri dure ca urmare a sancționării navei.

Deseori se inserează imediat o formulă ca "... în cadrul următoarelor limite" pentru precizarea de exemplu a limitelor geografice pentru care nava este asigurată şi autorizată, precizarea înțelesului "zone de conflict " sau situației de război etc.

Mărfurile admise la transport sunt descrise generic, prin categorii mari admise (mărfuri generale, produse lichide etc.) sau excluse (animale vii, mărfuri inflamabile etc.)

Totuşi navlositorul are o largă libertate în a dirija nava iar armatorii sunt obligați să dea curs ordinelor şi instrucțiunilor şi să elibereze prin intermediul comandantului conosamente în limite uzuale.

Suportarea costurilor de operare a navei:

Armatorul şi navlositorul au funcții diferite în cadrul unui T/Ch. De acea suportarea costurilor de operare este distinctă. Ca principiu armatorul preia costurile legate de menținerea navei în condiții de perfecă stare de navigabilitate iar navlositorul pe cele legate de voiajele efectuate. Contractul Baltimore, de exemplu stipulează că armatorul plăteşte salariile echipajului, costul proviziilor, asigurarea navei (vezi situațiile dificile cu care s-au confruntat marinarii români) iar navlositorul practic toate celelalte cheltuieli: combustibili, apa pentru cazane, taxele portuare, de pilotaj, de canal, remorcare, lumină, taxe consulare etc. Navlositorul suportă cheltuielile de încărcare, stivuire, amarare, descărcare şi livrare. De regulă, dreptul național al statelor stabileşte în sarcina armatorului obligația de a plăti cheltuielile neachitate de navlositor. Creditorii pot exercita chiar drept de gaj asupra navei până la plata datoriilor. Aceasta duce la situații de-a dreptul dramatice, uneori, întrucât căpitanul şi echipajul

nu pot abandona nava decât într-un număr restrând de cazuri, ajungând practic "ostatici".

Suportarea costurilor de operare a navei:

Navlositorul este obligat să relivreze nava în aceiaşi stare şi condiţie bună în care a primit-o. El răspunde de avariile navei în cazul în care ele s-au datorat culpei sale: folosirea unei rute exclusă în contract, a unui port nesigur etc. El răspunde singur de riscurile apărute în încărcarea, stivuirea, amararea, destivuirea şi încărcarea improprie sau neglijentă Armatorul răspunde numai pentru întârzierea livrării navei, pentru întârzierea din perioada de executare a contractului şi pentru pierderea mărfii, dacă a fost cauzată de lipsa de grijă a armatorului sau a comandantului de a sigura starea de navigabilitate a navei. Avariile suferite de navă se suportă de armator dacă s-au datorat culpei sale (greşeli de navigaţie, riscuri ale mării etc.)

Suportarea riscului pentru scurgerea timpului:

Navlositorul îşi asumă riscul pentru timpul pierdut întrucât, în principiu el este obligat să plătească chiria pe toată durata contractului indiferent dacă foloseşte nava sau nu. Totuşi, atunci când pierderea timpului se datorează culpei armatorului din cauza incapacităţii navei de a presta serviciile, navlositorul nu este obligat să plătească chirie. În practică rezolvarea acestor situaţii este mai complicată din cauza dificultăţilor stabilirii culpei dar mai ales a unor eventuale despăgubiri în cazul transportului mărfii cu alt vas.

**Bareboat Charter (Charter by Demise)**

Este un tip special de contract de navlosire, prin care armatorul pune la dispoziţia navlositorului o navă nudă, adică, pentru o anumită perioadă îi dă posesia şi controlul complet asupra navei închiriate, în scimbul unei sume numite chirie. Navlositorul devine armator - chiriaş -. cu toată responsabiltatea pentru navigaţia în bune condiţiuni a navei. El suportă toate cheltuielile legate de de exploatarea navei, angajează echipajul, inclusiv comnadantul cu accordul navlositorului. Dar, de regulă armatorul suportă riscurile de asigurare a navei şi mărfii, cu toate consecinţele ce decurg de aici.

Acest tip de contract este o excepţie apărută mai ales după război când exista o capacitate disponibliă imensă din rândul navelor de război pentru transport şi a căror tăiere ar fi costat mult. Prin acest contract se câştiga ceva şi mai ales se ‘eşalona’ scoaterea din uz, concomitent cu crearea de locuri de muncă. Astăzi întâlnim acest tip de contract mai ales

când navele sunt vândute pe credit, armatorul păstrându-şi dreptul de proprietate până la plata integrală a preţului.

**Contractul de management**

Este iarăşi un contract cu caracter excepţional provenind din specificul sistemului de drept de tip anglo-saxon[19]. De regulă se apelează la contractul de management atunci când armatorul nu are posibilitatea administrării rentabile a navelor sale (vezi cazul României în 1990 când, managementul deficitar a dus la apelarea la serviciilor unor specialişti; navele româneşti erau apreciate ca uzate moral şi fizic şi necesitau sume mari pentru modernizare şi apelarea la companii străine. Şantierele navale româneşti şi-au revenit şi produc azi nave pentru ţări dezvoltate: ţările nordice, Japonia etc.)

În esenţă, în cazul acestui tip de contract armatorul păstrează proprietatea navei dar şi riscurile legate de ea: pagube, datorii, consecinţe a nerespectării uzanţelor etc. managerii, însă au drepturi aproape depline (în limitele stabilite prin contract) în exploatarea navei: angajarea echipajului (ca excepţie căpitanul este considerat drept reprezentant al armatorului), navlosirea navei, managementul navlului, operarea navei, *încasarea taxei de management plătibilă în avans*, plata profitului către armator etc. Asigurarea navei şi mărfii însă se face în numele comun al armatorului şi managerilor. Aceste condiţii principiale, detailate în contractul de management pot duce la o exploatare eficientă a navei, mai bună decât cea pe care o puteau asigura armatorii dar pot duce şi la împovărarea navei de datorii, ceea ce dă dreptul managerilor chiar să vândă nava sau pot duce la arestarea navei şi la vînzarea ei.

După 1990, constatându-se că flota românească, între primele din lume sub pavilion naţional este prost administrată, multe nave au intrat sub acest sistem de exploatarea care, teoretic trebuia să aducă venituri mai mari. Istoria ne arată că rezultatele nu au corespuns aşteptărilor.

---

[19] În sistemele de drept de tip napolonian, de regulă bunurile obţinute în timpul căsătorie de către soţi sunt proprietate comună iar la decesul unuia din ei celălalt preia şi atribuţiile celuilalt în cazul copiilor minori. În sistemul eanglo-saxon regula este contractul de căsătorie iar la decesul bărbatului drepturile minorilor sunt protejate de un adminstrator (manager) numit de judecător. Cum englezii au fost mari şi mulţi armatori, deseori rămâneau minori cu mosteniri importante în nave. Managerul numit primea pentru serviciile sale o taxă forfetară ce se reţinea din veniturile navelor prioritar. Deseori însă, la majorat copii constatau că navele moştenite erau grevate de datorii care depăşeau valoarea lor, în timp ce managerul îşi încasase cu regularitate taxa..

## CONOSAMENTUL (BILL OF LADING) B/L

Conosamentul este documentul (NU un tip de contract) care are un anumit grad de tipizare datorită funcțiilor sale multiple. Conosamentul este:
- o adeverință semnată de armator (sau în numele său) şi eliberată expeditorului pentru a face dovada că mărfurile descrise în document au fost încărcate pe un anumit vas, cu o anumită destinație sau au fost încredințate armatorului în vederea transportului.
- un titlu de proprietate asupra mărfii descrise în el care permite destinatarului să preia marfa la destinație sau să dispună de ea, girând sau cedând conosamentul
- o dovadă a existenței şi conținutului contractului de transport. El nu este un contract de transport (contractul se încheie înaintea conosamentului) însă este dovada deplină a termenilor şi condițiilor contractului.

Condițiile contractului de transport sunt încorporate total sau parțial în conosament:
- în cazul transporturilor pe nave de linie, deşi se întocmeşte "booking note" sau condițiile de transport sunt publicate prin "condițiile generale" ale fiecărei linii maritime, conosamentul este aproape singurul document care conține elemntele esențiale, respectiv obligațiile părților implicate în transport. El este documentul esențial care permite negocierea prin andosare.
- în cazul transportului charter cu nave tramp conosamentul este întotdeauna însoțit de un charter party şi pierde rolul său de primă dovadă. În aceste cazuri în conosament se precizează charterul ale cărui condiții reglementează transportul respectiv inclusiv mențiunea ‘toți ceilalți termeni şi condiții şi excepții ale respectivul charter party sunt încorporate în conosament". Este necesară această mențiune întrucât numai conosamentul poate fi negociat, iar cumpărătorul vrea să ştie condițiile transportului.

La predarea mărfii, armatorul (prin comandantul navei sau înputernicitul său) eliberează expeditorului un conosament. Dacă mărfurile sunt încărcate pe navă se face mențiunea " shipped on board" (încărcat la bordul navei). Dacă marfa a fost numai primită spre încărcare - mai ales la navele de linie - se face mențiunea " received for shippment " (primit spre încărcare). După încărcare se poate face mențiunea " încărcat la bord " sub semnătura şi ştampila comandantului.

În cazul încărcării mărfurilor în bună stare se eliberează un conosament curat (clean B/L) care atestă primirea marfii în condiții aparent bune. În caz contrar conosamentul este pătat (Unclean B / L) care conține mențiuni privind starea mărfurilor (scurgeri, ambalaje deteriorate etc.) Un

conosament murdar nu permite expeditorului să încaseze valoarea mărfii în cazul unui acreditiv cu clauză FOB, de exemplu. Sunt situații când armatorul eliberează un conosament curat deşi cu menţiuni care să-l exonereze de răspundere pentru riscuri legate de natura mărfii (butoaie ruginite, lăzi uzate etc.). De regulă expeditorul cere un conosament curat în set complect. Eliberarea mărfii în baza unuia din exemplarele originale anulează automat celelalte originale.

Conosamentul poate fi nominativ dacă menționează exclusiv numele destinatarului. Căpitanul eliberează în acest caz marfa la destinație persoanei nominalizate după ce aceasta a achitat navlul sau cotaparte cheltuieli auxiliare etc. conform menţiunilor. Conosamentele nominative nu permit transferul proprietății decât prin procedura cesiunii de creanță, procedură greoaie, mai ales în comerțul internațional. Cel mai răspândit este însă conosamentul "la ordin". Căpitanul va elibera marfa la destinație persoanei desemnate în conosament sau persoanei indicate de aceasta prin operațiunea de "andosare". Aceasta îi dă caracteristica comercială de titlu de proprietate. De regulă, de la predarea mărfii la încărcare până la portul de destinație aceasta trece prin mai multe mâini marfa fiind eliberată ultimei persone în favoarea căreia a fost andosat conosamentul.

Dacă ultima persoană nu ridică marfa în portul de destinație şi andosează conosamentul folosind un gir "în alb" (respectiv aplică ştampila firmei şi semnătura persoanei ce angajează firma, fără a menționa numele persoanei împuternicită să dispună de marfă) acest conosament devine unul "la purtător" iar marfa va fi eliberată celui ce îl va prezenta căpitanului navei. Aceste funcții ale conosamentului permit pe de o parte accelerarea transzacțiilor comerciale şi încasarea rapidă a valorilor dar şi speculația şi evitarea unor bariere legale din portul de destinație.

Mai ales în cazul navelor de linie sunt frecvente situațiile când marfa este transportată cu mai multe nave. Primul armator eliberează în acest caz un conosament "direct": (through B / L) obligându-se să predea marfa celorlalți armatori, în condițiile înscrise în document pentru a fi transportată mai departe la destinație. Dacă nu s-a prevăzut altfel, primul armator răspunde solidar cu ceilalți pentru transport. Dar de regulă el înserează o clauză care să-l exonereze de răspundere pentru etapele următoare. Convenția Națiunilor Unite privind transporturile pe mare din 1978 stabileşte totuşi că " orice prevedere limitând sau excluzând o asemenea răspundere este fără efect dacă nici o procedură juridică nu poate fi pornită împotriva cărăușului efectiv în fața unui tribunal competent " pentru a proteja marfa. În practică există conosamente directe pentru

transporturi combinate: maritim feroviar, maritim fluvial etc. caz în care convenţia nu se aplică decât tronsonului maritim.

În practică întâlnim şi conosamente "fracţionate" (Delivery Orders B / L) eliberate pentru comercianţii care cumpără engross şi vând endetail. Pe baza unui astfel de conosament fiecare comerciant cu amânuntul îşi ridică în portul de destinaţie cota parte de parfă achitând taxele aferente ei.

În concluzie, conosamentul este documentul cel mai important folosit în comerţul maritim atât pentru efectuarea transportului dar şi pentru operaţii ulterioare sau conexe legate de vânzarea mărfii.

### 5.6. Croazierele

În materie de servicii, avem un exemplu de relansare a unei activităţi care părea moartă: transportul de pasageri pe mare. O dată cu extinderea transportului aviatic se părea că transportul de pasageri pe mare este terminat, timpul alocat fiind prea mare. Ori tocmai reconsiderarea factorului timp şi transformarea lui în unul de producţie a relasat această activitate. S-a constatat că clienţii circuitelor nu agrează zilnica împachetare - despachetare. Atunci s-a ales cruzer-ul (vapor de croazieră) care permitea deplasarea dintr-un loc în altul şi vizite la ţărm fără deranjul schimbării reşedinţei provizorii. Trebuia însă activat timpul mort al navigaţiei pe mare. Pentru acesta cruzerele au fost dotate cu ample dotări de sport, agrement, alimentaţie publică etc. Destinate oamenilor cu posibilităţi financiare ridicate, cu timp liber suficient (1- 3 luni) aceste călătorii au transformat vaporul într-o lume specială; de la astrolog, la profesorul de sport, de desen, la sala de muzică şi cazinoul deschis tot timpul, toţi se străduiesc să realizeze un program non stop, 24 de ore, pentru fiecare client. Presiunea la care sunt aceştia supuşi a dus chiar şi la existenţa serviciului de pompe funebre pe vas. În plus, preţurile fără taxe vamale practicate la bord aduc încasări substaţiale din vânzarea de mărfuri. La un număr de 500 - 800 de pasageri personalul poate fi chiar dublu. Dacă acum 10 ani această activitate era la început, acum cele 15 -20 mari companii obţin împreună cu cele mai mici cca 10-15 % din încasările turistice internaţionale cu tendinţă puternică de creştere.

### 5.7. **Marinele**

Pentru a sublinia diversitatea serviciilor amintim marinele. Pe măsură ce numărul oamenilor cu posibilităţi materiale creşte (în jurul Pacificului se estimează existenţa a 100 de milioane de milionari) s-au dezvoltat şi servicii speciale. Unul este cel al vaselor de croazieră. Dar, un vas de croazieră folosit în Mediterana nu poate fi transportat decât cu costuri mari acasă, în timpul iernii. De aceea ele sunt "parcate" (amarate ) în porturile de agrement (marin ) unde este organizată paza lor şi verificări periodice astfel încât să fie folosibile şi anul viitor. Aceasta înseamnă costuri şi locuri de muncă dar şi economie pentru proprietarul vasului.
Iată cum realitatea duce la servicii greu de imaginat pentru români acum câţiva ani dar operante azi şi poate oportunităţi de afaceri pentru mâine.

**Principalele acte normative (selectie)**


1. Acord din 19/01/1996 privind marile cai navigabile de importanta internationala (A.G.N.), publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 314 din 27/08/1998
2. Lege nr. 412 din 26/06/2002 pentru aprobarea Ordonantei Guvernului nr. 42/1997 privind navigatia civila, publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 500 din 11/07/2002
3. Lege nr. 528 din 17/07/2002 pentru aprobarea Ordonantei Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor si serviciile în porturi publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 591 din 09/08/2002
4. Conventie internationala pentru ocrotirea vietii omenesti pe mare, din 27/04/1979 publicata in Buletinul Oficial nr. 21 din 07/03/1979 Conventie Publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 325 din 29/08/1998
5. Conventie internationala pentru prevenirea poluarii de catre nave din 02/11/1973, publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 57 din 18/03/1993
6. Conventie internationala asupra liniilor de încarcare, încheiata la Londra la 5 aprilie 1966, publicata in Buletinul Oficial nr. 95 din 05/08/1971
7. Conventie din 07/07/1978 privind standardele de pregatire a navigatorilor, brevetare/atestare si efectuare a serviciului de cart publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 258 din 15/10/1992
8. Conventie privind facilitarea traficului maritim international (FAL), adoptata la Londra la 9 aprilie 1965 de Conferinta internationala privind facilitarea voiajului si transportului maritim, modificata si completata prin amendamentele din 1984, 1986, 1989, 1991, 1893 si 1994 publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 413 din 30/08/1999

9. Conventie internationala asupra masurarii tonajului navelor, incheiata la Londra la 23 iunie 1969 publicata in Buletinul Oficial nr. 15 din 14/02/1976
10. Codul pentru constructia si echipamentul navelor pentru transportul în vrac al produselor chimice periculoase (Codul BCH) adoptat de Organizatia Maritima Internationala prin Rezolutia MEPC.20(22) a Comitetului pentru Protectia Mediului Marin la Londra la 5 decembrie 1985, astfel cum a fost modificat de amendamentele adoptate prin Rezolutia MEPC.33(27) a Comitetului pentru Protectia Mediului Marin la Londra la 17 martie 1989 si prin Rezolutia MEPC.56(33) la Londra la 30 octombrie 1992 publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 192bis din 26/03/2003
11. Act din 17/06/1983
12. Codul international pentru constructia si echipamentul navelor pentru transportul în vrac al produselor chimice periculoase (Codul IBC) adoptat de Organizatia Maritima Internationala prin Rezolutia MSC.4(48) a Comitetului Securitatii Maritime la Londra la 17 iunie 1983 si, respectiv prin Rezolutia MEPC.19(22) a Comitetului pentru Protectia Mediului Marin la Londra la 5 decembrie 1985 publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 189bis din 26/03/2003
13. Codul privind pregatirea, brevetarea/atestarea si efectuarea serviciului de cart (Codul STCW), adoptat prin Rezolutia 2 a Actului final al Conferintei partilor la Conventia internationala privind standardele de pregatire a navigatorilor, brevetarea/atestarea si efectuarea serviciului de cart (STCW 78), la Londra, la 7 iulie 1995 publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 430bis din 02/09/2000
14. Act din 17/06/1983 privind Codul international pentru constructia si echipamentul navelor pentru transportul în vrac al gazelor lichefiate (Codul IGC), adoptat de Organizatia Maritima Internationala prin Rezolutia MSC.5(48) a Comitetului Securitatii Maritime la Londra la 17 iunie 1983, astfel cum a fost modificat prin amendamentele adoptate prin Rezolutia MSC.30(61) a Comitetului Securitatii Maritime la Londra la 11 decembrie 1992 publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 193bis din 26/03/2003
15. Codul International de Management din 04/11/1993 pentru exploatarea in siguranta a navelor si prevenirea poluarii (Codul international de management al sigurantei - Codul I.S.M. publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 107 din 30/05/1997
16. Ordin nr. 228 din 08/09/2003 pentru aprobarea Normelor tehnice privind măsurarea tonajului navelor şi ambarcaţiunilor de pescuit, cod

MTCT.ANR-TNPESC-2003 publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 652 din 15/09/2003

17. Ordin nr. 287 din 27/02/2003 privind autorizarea agentilor economici care desfasoara activitati de transport naval publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 287 din 24/04/2003
18. Ordin nr. 728 din 19/05/2003 pentru aprobarea Sistemului de informare si monitorizare a traficului navelor care intra/ies în/din apele nationale navigabile ale României publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 377 din 02/06/2003
19. Reguli din 23/07/1969 pentru calculul tonajului brut si tonajului net al navelor publicate in Buletinul Oficial nr. 15 din 14/02/1976
20. Hotarâre nr. 312 din 04/04/2002 privind stabilirea conditiilor de introducere pe piata a ambarcatiunilor de agrement publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 264 din 19/04/2002
21. Metodologie din 28/01/1997 privind obtinerea autorizatiei pentru desfasurarea activitatii de intermediere pentru angajarea personalului navigant maritim sau fluvial român pe nave sub pavilion strain publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 13 din 31/01/1997
22. Norma metodologica din 11/03/1997 privind obtinerea autorizatiei în vederea desfasurarii activitatii de transport maritim international publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 48 din 20/03/1997
23. Ordin nr. 447 din 24/03/2003 pentru aprobarea Instructiunilor privind examinarea medicala si psihologica a personalului din transporturi cu responsabilitati în siguranta circulatiei si a navigatiei, precum si organizarea, functionarea si componenta comisiilor medicale si psihologice de siguranta circulatiei publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 364 din 28/05/2003
24. Protocol din 17/01/1997 la Acordul european din 1991 privind marile linii de transport international combinat si instalatii conexe (AGTC), privind transportul combinat pe cai navigabile interioare publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 318 din 28/08/1998

## 6. **TRANSPORTURILE NECONVENȚIONALE**

Enumerăm sub acest titlu o serie de sisteme de transport diferite de cele clasice (auto, tren, avion, naval) dar cu pondere însemnată în volumul mărfurilor transportate. Le numim neconvenționale fie din cauza 'mărfii' transportate fie a mijlocului de transport.

**Transportul prin conducte**

Precursorul conductei a fost apeductul cu care se aprovizionau cu apă orașele antice. Conducta, un tub rezistent folosit pentru transportul mărfurilor lichide poate fi îngropată sau poziționată la suprafață. Cele mai cunoscute sisteme de conducte sunt folosite la transportul țițeiului și derivatelor sale. Lichidul poate să curgă prin efect gravitațional sau poate fi pompat. Principalele sisteme de conducte leagă zonele petroliere de porturi de încărcare. Uneori ele pot avea lungimi de sute de km ca în statele arabe sau în fostul URSS. Conductele necesită zone de siguranță și stabilitate politică pentru a evita oprirea transportului din cauze ca mișcări sociale sau război. Paza trebuie asigurată și pentru prevenirea furturilor și depistarea avariilor și repararea lor.

Tot prin conducte se transportă și gazele naturale. Pentru siguranță, la anumite distanțe conductele fac bucle pentru evitarea spargerii conductei. Cea mai cunoscută conductă degaze este cea care leagă bazinele Rusiei cu Europa centrală.

Investițiile în construcția unei conducte sunt ridicate, implică acorduri internaționale, tratative laboriaose din cauza profiturilor considerabile datorită costului redus al transportului

Conductele se folosesc pentru transportul multor lichide, dar pe distanțe mici. Trebuie însă menționate conductele pentru transportul apei, mai ales în zonele deficitare. O rețea dezvoltată de conducte asigură transportul apei potabile spre și în zonele populate iar o alta evacuarea dejecțiilor. Sisteme anexe realizează operații de pompare, decantare, tratare, purificare, control, etc.

Dupa criza petrolului din anii '70, asigurarea accesului la resurse energetice la costuri care sa permita dezvoltarea economiei a constituit o preocupare permanenta pentru statele europene. O data cu descoperirea in 2000 a marilor rezerve de hidrocarburi din zona Marii Caspice, cele mai mari descoperite in ultimii 20 de ani, Romania a devenit un punct pe traseul viitorului drum al petrolului prin construirea conductei Constanta-Pancevo (Serbia-Muntenegru)-Omisalj (Croatia). Aceasta conductă va face legatura dintre cele două porturi de la Marea Neagra și Marea Adriatica, existand si posibilitatea conectarii la terminalul Trieste, respectiv la oleoductul TAL

(Transalpine Pipelaine) prin care se transporta titeiul catre rafinariile din Germania si Austria. Alegerea acestui traseu european este extrem de importanta pentru Romania deoarece, pe langa asigurarea cu materii prime, ar utiliza o infrastructura deja existenta in mare parte (tronsonul Constanta-Pitesti este deja construit) si ar permite conectarea cu reteaua de transport ADRIA care asigura aprovizionarea rafinariilor din Ungaria, Cehia si Slovacia. Portul Constanta detine importante capacitati de stocare. El dispune de un terminal petrolier cu o capacitate de stocare de 1,7 milioane metri cubi si tot aici pot fi depozitate 24 milioane tone de petrol si 12 milioane tone de produse petroliere anual.

**Acte normative**

1. Lege nr. 207 din 20/04/2001 pentru aprobarea Ordonantei de urgenta a Guvernului nr. 271/2000 privind regimul activitatilor de transport, comercializare si recuperare a titeiului, gazolinei, condensatului si etanului lichid publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 221 din 02/05/2001
2. Lege nr. 68 din 16/01/2002pentru aprobarea Ordonantei de urgenta a Guvernului nr. 15/2001 privind reglementarea situatiei juridice a rezervoarelor, conductelor de transport al titeiului si al produselor petroliere, a statiilor de pompare si a celorlalte instalatii si echipamente aferente publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 52 din 25/01/2002
3. Ordonanta de urgenta nr. 15 din 26/01/2001 privind reglementarea situatiei juridice a rezervoarelor, conductelor de transport al titeiului si al produselor petroliere, a statiilor de pompare si a celorlalte instalatii si echipamente aferente publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 66 din 07/02/2001
4. Instructiuni tehnice din 28/10/1974 publicate in Buletinul Oficial nr. 142 din 13/11/1974 privind masurile ce trebuie luate pentru asigurarea circulatiei corespunzatoare a apelor de suprafata interceptate de trasee de drumuri si cai ferate, în scopul evitarii degradarii terenurilor agricole

**Transportul energiei electrice**

Energia electrică se transportă prin sistemele de rețele de transport speciale de înaltă şi joasă tensiune. Fiind o ‘materie primă’ indispensabilă producției dar şi confortului populației civilizația contemporană din zonele dezvoltate nu mai poate fi concepută fără energie electrică. Pe lîngă rețelele de transport propiu zise funcționează stații de transformare a tesiunii, a sistemului de transport (înaltă sau joasă tensiune), regulatoare de tensiune etc. Energia electrică nu poate fi stocată. Sistemul de ‘stocaj’ este înlocuit

de sistemele energetice naționale prin interconectarea tuturor producătorilor (atomocentrale – de mare putere şi costuri reduse, termocentrale cu combustibil lichid sau solid – cu costuri ridicate, hidrocentrale – cu cel mai mic cost sau heliocentrale) şi a rețelelor de distribuție. Prin dimensionarea capacităților în funcțiune (respectiv oprirea sau mărirea capacității de producție) se poate asigura o furnizare constantă a energiei electrice.

Sistemele naționale se interconectează – dacă este cazul prin sisteme de transformare pentru asigurarea compatibilității sistemelor de transport naționale – astfel încât pe arii largi se poate menține un consum normal şi la prețuri convenite prin reglarea producției pe zone mari

**Transportul informatic**

Aparent sistemele de comunicație țin de domeniul poştei, al transmiterii de mesaje şi informații. Revoluția tehnico-ştiințifică a impus sisteme de comunicare rapide şi prin revoluția informatică sisteme larg răspândite, ieftine şi uşor accesate de oricine. Rețelele informatice, folosind cablul, fibra optică sau transmisia prin satelit sunt cunoscute publicului larg mai ales datorită internetului. Atât timp cât acestea sunt folosite pentru transmiterea de mesaje, pentru agrement etc. nu intră în sfera transportului.

Dar folosirea lor perntru transmiterea de informații, de baze de date care se folosesc apoi în producție le transformă în mijloace de transport. De regulă sistemele închise – intranetul – sunt cele dedicate majoritar activității productive: deseori proiectarea şi producția este multinațională şi simultană prin folosirea pe acest mijloc de transport a unei mărfi speciale numită informație. Mai mult rețelele pot deveni mai mult decât sisteme de transport fiind folosite în comercializarea de produse şi servicii. Ele transformă chiar producția, de multe ori locul de muncă mutându-se acasă iar rezultaul muncii se ‘transportă’ prin rețele la locul de aplicare.

Viitorul va impune probabil o revedere a clasificărilor actuale ale sistemelor de transport datorită generalizării de noi şi noi sisteme de deplasare în spațiu sau timp a bunurilor.

## 7. EXPEDIȚIA INTERNAȚIONALĂ

Transportul internațional, atât ca deplasare în spațiu cât şi ca deplasare în timp este un proces complex grevat de o cantitate de informație copleşitoare pe care un producător nu o poate stăpâni mai ales dacă acesta este o persoană fizică sau o companie care face transporturi ocazionale şi diverse. Riscul transportului este însă mare putând să depăşească valoarea mărfii în sine, prin consecințele colaterale

Expeditorul[20] este o persoană fizică sau juridică care în schimbul unei sume de bani (comision sau sumă formetară) primită de la mandatarul său se obligă să preia marfurile încredințate şi să facă toate operațiunile necesare pentru ca destinatarul să poată intra îm posesia mărfurilor într-un termen cât mai scurt şi cu cheltuieli minime[21]. Este supranumit şi 'arhitectul transporturilor internaționale'.

Expediția este rezultatul normal al diviziunii muncii mai ales într-un sector atât de divers şi specializat cum este transportul. Expeditorul este în contact continuu cu predătorii şi cu transportatorii, cu organele şi instituțiile implicate în transport astfel încât expertiza şi experiența lui este necesară derulării unor operațiuni normale. În plus, relațiile pe care le stabileşte cu parteneri similari din alte țări îi permit costuri scăzute pentru rezolvarea unor situații insurmontabile altfel pentru un nespecialist (oprirea unui vagon într-o vamă străină, arestarea unei nave etc.)

Relațiile între producător[22] şi transportator pe de o parte şi expeditor pe de cealaltă parte se desfăşoară pe baze contractuale. Gama serviciilor oferite poate fi foarte diversă.

a. accordarea de consultații economice,tehnice, juridice etc. pentru încheierea contractelor externe.

Experiența expeditorului permite o bună negociere a clauzelor contractuale atât în domeniul livrării cât şi al condițiilor de ambalare, livrare, transport. Cunoscând amănunțit condițiile privind derularea operațiunilor de transport şi costurile aferente el poate aviza pentru varianta optimă a condițiilor de livrare funcție de riscurile la care se expune producătorul, riscuri pe care acesta, de regulă nu le cunoaşte. Producătorul nu are posibilitatea ținerii la zi a evoluției prețurilor, navlurilor etc. pe diverse piețe (de destinație sau de tranzit) şi nici nu dispune de informații actualizate pentru fiecare tip de produs şi zonă geografică. Primele de

[20] prin expeditor înțelegem mai jos pe cel care desfăşoară activitate de expediție fiind diferit de înțelesul folosit în materia clauzelor contractuale

[21] Constantin Alexa - Transporturi si expeditii internationale, Ed. ALL 1995 pag 160

[22] prin 'producător' înțelegem fie exportatorul fie importatorul, nu pe cel care produce marfa

asigurare, în contextul mijlocului de transport folosit, al rutei etc. poate cântări mult în preț. Aceste informații sunt oferite de expeditor.

b. informarea clientului privind mijloacele de transport cele mai adecvate, mai rapide, mai economice a rutei optime.

În funcție de natura mărfii, de zona de destinație alegerea mijlocului de transport poate fi esențială. Caracteristicile tehnice ale mijloacelor de transport, ale căilor de transport, ale locurilor de încărcare-descărcare pot avea repercursiuni asupra costurilor sau riscurilor asumate. Prin experiența acumulată expeditorul poate face recomandări în cunoştinţă de cauză. Alegerea rutei implică atît asumarea costurilor dar şi a riscurilor, dar poate însemna chiar blocarea transportului din cauze fortuite cunoscute, frecvente.

c. consultații privind prezentarea mărfii la transport

Expeditorul recomandă nu numai tipul de ambalaj dar mai ales marcarea astfel încât să fie evitate surprizele şi pierderile în timpul transporului din cauza producătorului. De asemenea el poate recomanda care din mijloacele moderne de transport se pretează la cazul concret al transportului

d. încheierea contractului de transport

Complexitatea contractelor de transport, mai ales a celor navale sau combinate, diversitatea clauzelor ce trebuie înserate pentru prevenirea situațiilor probabil posibile îl obligă pe producător să apeleze la expertiza expeditorului. Schimbările rapide pe piața navlurilor, a cererii şi ofertei pentru capacități de transport obligă la rândul lor apelarea la un specialist care le observă sistematic şi le analizează. Complexitatea pieții a dus la o specializare profundă şi a brokerilor sau expeditorilor pentru a putea rămâne competitivi, aceştia la rândul lor apelând la serviciile altor expeditori specializatți pe anumite operații.

De regulă contractele de navlosire se încheie în numele şi pe contul producătorului. Uneori expeditorul încheie contracte şi în numele şi pe contul unor cărăuşi, sau chiar dispun ei însăşi de mijloace de tansport.

e. asigurarea. Transportul este o lume aparte. De aceia atât producătorii cât şi cărăuşii apelează la casele de expediție care apreciază mai exact riscurile transportului având o cazuistică bogată.

f. vămuirea mărfurilor: vămuirea se face de organele vamale

Expeditorul, datorită experienței sale, în calitate de agent vamal poate prezenta mărfurile în vamă, întocmi documentele corespunzătoare, plăti taxele vamale etc. Expeditorul poate interveni prin corespondenți externi atunci când apare un eveniment într-o vamă străină.

g. depozitarea şi distribuirea mărfurilor din depozite: în

depozitele expeditorilor mărfurie pot fi sortate, reambalate, conservate, finisate, grupate, etichetate potrivit necesităților transportului sau clientului. Se pot face vânzări în consignație, pot fi pregătite în aşteptarea mijlocului

de transport etc. De asemenea expeditorul poate face operațiile legate de transportul de mărfuri pentru expoziții şi operațiuni conexe.

h. Supravegherea deplasărilor mărfurilor pe parcurs şi avizarea celor interesați. Prin corespondenții săi expeditorul poate avea situația reală a deplasării mărfurilor pe tot parcursul. Mai mult, el poate lua activitatea, deosebit de importantă şi costisitoare în caz de proastă derulare, a avizării celor interesați. El poate prelua chiar operațiuni anexe cum ar fi schimbarea gheții, asigurarea furajelor pentru animale, însoțirea transporturilor speciale.

i. verificarea, plata şi decontarea chetuielilor de transport şi conexe: în acdrul mandatului primit poate face plăți curente către diverşi prestatori sau intermediari şi verifică şi efectuează decontarea plăților

j. expeditorul se poate îngriji de întocmirea documentelor de transport. Uneori condițiile acreditivului cer prezentarea de documente eliberate de expeditor. Federația Internațională a Organizațiilor de Expediție (FIATA) a codificat principalele documente ce se emit de expeditor:

-FCR (Forwarding Agents Certificate of Receipt) prin care se certifică că a preluat o marfă corect specificată şi a primit dispoziția irevocabilă de a expedia marfa la destinatarul nominat

-FCT (Forwarding Agents Certificate of Transport) prin care certifică că a preluat în vederea expedierii o partidă de marfă clar specificată, cu misiunea de a proceda la livrarea partidei în conformitate cu instrucțiunile comitentului, specificate în document.

-FBL (FIATA Combined Bill of Lading) este conosamentul casei de expediție pentru transporturi multimodale, acoperind întreg parcursul

-FWR (FIAT Warenhouse Receipt) respectiv recipisa de depozit a expeditorului, document negociabil, proprietatea mărfii putând fi transmisă prin andosare.

În cazul transportului de persoane nu există expeditori specializați. Această activitatea esre derulată de agențiile de turism.

## 8. **ASIGURĂRILE ÎN TRANSPORTURI**

Procesul de producție presupune şi evenimente aleatorii, care nu puteau fi prevăzute sau prevenite şi cu efect distructiv asupra bunurilor sau persoanelor. Riscul unor astfel de evenimente poate fi preluat de sistemul asigurărilor. Societățile de asigurare preiau asupra lor riscul la care sunt supuse persoanele fizice sau juridice, în schimbul unor sume numite prime.

Asigurarea are la bază principiul mutualității, potrivit căruia fiecare asigurat contribuie cu o sumă modestă la crearea fondului de asigurare din care se compensează pagubele suferite de cei încercați. Asigurarea este un accord de voință (contract) între asigurător şi asigurat, prin care asigurătorul oferă asiguratului protecția pentru riscurile pe care şi le-a asumat, obligându-se să acopere contravaloarea daunelor (suma asigurată) în caz de producere a acestor riscuri, în schimbul plății unei sume de bani (prima de asigurare).

Asigurarea presupune obligatoriu: existența riscului, existența comunității de risc, formarea fondului de asigurare. De exemplu riscul pierderii unei nave, comunitatea armatorilor, fondul format din primele de asigurare.

Asigurarea acoperă efectele situațiilor de risc şi permite continuarea activității. Ea este şi un mijloc important de acumulare de fonduri şi în consecință de finanțare. Ea are rol educativ şi stimulează turismul.

Pentru asigurarea asiguratorilor se apelează la sistemul reasigurărilor. Forța unui asigurător poate fi apreciată şi după numărul şi calitatea reasigurătorilor.

**Tipuri de asigurări**

**1.1 Asigurarea de persoane**

Are ca obiect persoana fizică în sine. Aceasta se încheie pentru diminuarea consecințelor negative cauzate de : calamități naturale accidente, boli etc., sau pentru plata sumelor asigurate, în legătură cu sau pentru producerea unor evenimente în viața persoanelor (decese, împlinirea unei anumite vârste, pierderea capacității de muncă etc. Prin intermediul lor se realizează protecția economică pentru cazul producerii decesului, ori invaliditatea asiguratului, sau survenirea la asigurat sau beneficiarul asigurării a unui anumit eveniment.

**Asigurări de viață**

Reprezintă acele contracte realizate în vederea acoperirii dificultăților financiare cu caracter temporar sau permanent pe care le întâmpină familia persoane decedate.

-**Asigurarea de supraviețuire**:In acest caz asigurătorul se angajează să plătească asiguratului, la expirarea contractului suma asigurară cu condiția ca persoana asigurată să fie în viață. Suma de bani acumulată poate fi plătită în totalitate la un moment dat sau fracționar pe o perioadă de timp.
In acest tip de asigurare suma asigurată este pusă la dispoziția asiguratului sub forma unei plăți periodice cu titluri de rentă. Plata rentei poate începe imediat după perfectarea(încheierea) contractului de asigurare sau la o dată ulterioară .

**-asigurarea de deces**

Este un tip de asigurare care acoperă riscul de deces indiferent de data la care a survenit acesta, însă, în acest caz, asiguratul se obligă să plătească prime pe toată durata vieții sale.

**Asigurare de viață pe termen**

In acest caz dacă asiguratul supraviețuieşte are posibilitatea de a reînnoi contractul. Acest tip de asigurare are avantaje şi dezavantae oferind protecție financiară pentru o perioadă limitată de timp. Dacăpersoana decedează în această perioadă, suma asigurată se plăteşte beneficiarilor firmei.

**Asigurare de viață permanentă (viageră)**

Acest tip de asigurare conferă protecție în caz de deces pentru durata întregii vieți. Asigurarea de viață permanentă oferă protecție permanentă pe perioada întregii vieți şi poate fi încheiată şi pentru acumularea de capital.

**Asigurarea de viață variabilă**

Aceasta este o asigurare cu prime fixe asemănătoare cu asigurarea de viață permanentă dar cu nivelul primelor constant, nivelul de acumulare fiind mai scăzut. In general sunt disponibile mai multe opțiuni de investiții, iar proprietarul poliței va alege modalitatea cea mai bună de câştig.

**Asigurarea de viață universală**

Caracteristica acestei asigurări este că posesorul poliței poate modifica la anumite intervale de timp valoarea beneficiilor de deces pe baza rezultatelor capitalizării făcute de asigurător. Posesorul poliței poate schimbe valoarea şi data efectuării plăților de asigurare, fără a avea obligația de a anunța anticipat societatea de asigurări.

**2.2 Asigurarea de sănătate**

Rolul acestor asigurări este acela de a acoperi cheltuielile de ocrotire a sănătății parțial sau integral cheltuieli suportate de stat sau persoana asigurată.

**asigurările de accidente**

Protejează persoanele fizice de consecințele unor evenimente care le pot afecta viața sau integritatea dar şi capacitatea de muncă. Persoanele

accidentate primesc cu titlu de indemnizație sumele stabilite pentru acoperirea cheltuielilor de ingrijire medicală.

**asigurări de boală**

Au drept obiectiv protejarea persoanelor care au suferit o incapacitate temporară de muncă determinată de boală.

**asigurări permanente de boală (sănătate)**

Acestea protejază incapacitatea de muncă pentru o perioadă îndelungată din momentul în care un asigurat a fost asigurat şi acceptat pentru acest tip de asigurare, contractul poate să-şi păstreze valabilitatea pentru un număr de ani consecutivi şi nu poate fi reziliat de către asigurător. Dacă asiguratul a contractat o asigurare pentru incapacitate de muncă în urma unei boli sau a unui accident el are dreptul la o indemnizație care se acorăă periodic atât timp cât asiguratul este în incapacitate de muncă, până la pensionare, sau deces.

**Asigurări colective de sănătate**

Această asigurare oferă indemnizații pentru cazuri de boală sau accidente. Indemnizațiile vor fi oferite membrilor unui grup (identificabili) pe baza unui contract de asigurare colectivă. Principalii beneficiari ai acestor asigurări sunt: firmele, sindicatele sau alte asociații de persoane.

**2.3 Asigurarea de bunuri**

Asigurările de bunuri au ca obiect diferite valori materiale aparținând persoanelor fizice sau juridice care pot fi supuse acțiunii unor fenomene naturale sau accidentelor. In țara noastră fac obiectul asigurărilor de bunuri o gamă variată de valori materiale.

**1.1. Asigurarea de avarii şi furt facultativă auto (CASCO)**

Obiectul acestui tip de asigurare autovehiculele sunt considerate acele vehicule pentru transporturi terestre acționate pe principiul motorului, inclusiv remorcile atașate acestora..

**1.2 Asigurarea de aviație**

Asigurarea aeronavelor este o asigurare complexă care include:.

**riscuri de pierdere sau avariere a aeronavelor**

Este prezent de fapt în grade diferite, în fiecare formă de asigurare însă în asigurarea de aviație are un statut propriu. In evaluarea riscului de pierdere catastrofică un rol important îl au caracteristicile fizice ale avionului. Accidentele aviatice au demonstrat cât de predispuse sunt avioanele la daune totale şi cât de rapid se pot transforma unele accidente în catastrofe.

**număr limită de unități exouse riscului**

Aceasta se consideră a fi mai complicată . Numărul aparatelor de zbor chiar dacă numărd câteve sute de mii este mult mai mic decât alte tipuri de bunuri supuse riscului. Societățile de asigurare pentru aviație nu dispun de suficiente unități expuse la risc pentru a permite calcule statistice concrete,

pe baza cărora să se stabilească probabilitatea producerii riscului comparativ cu celelalte tipuri de asigurări. Chiar şi atunci când două avioane sunt asemănătoare, varietatea factorilor de risc la care sunt supuse face ca asigurarea lor să cuprindă individualități de aceea se stabilesc **criterii majore de evaluare a riscului**.

**a. tipul aparatului de zbor şi echipamentul de zbor**

Apararul de zbor şi numărul de persoane care pot zbura în calitate de pasager sau membrii ai echipajului determină valoarea cotractului de asigurare. Probabilitatea daunei totale depinde de o serie de factori cum ar fi:

*1.* *vechimea* determinată de structura şi de uzura motoarelor. Fiecare aparat de zbor are propria lui durată de viață proiectată, durată ce poate varia de la câțiva ani la câteva decenii.

*2.* *caracteristicile constructive* ale unui aparat de zbor sunt foarte importante nu numai în stabilirea probabilitățiide daună dar şi a evaluării reparațiilor necesare după avarierea potențială. La avioanele cu structuri sofisticate, daune relativ minore pot necesita înlocuirea unui întreg element structural implicând costuri deosebite.

*3.* *configurația aparatului de zbor* determină osarie de particularități în manevrarea aeronavelor. Cele cu tren de aterizare tradițional prezintă o poziționare uşor înclinată în sus, fiind dezavantajoasă pentru pilot deoarece la sol acesta nu are suficientă vizibilitate. Trenul de aterizare sub formă de triciclu oferă o poziție mai bună pentru rulajul aparatului la sol dar este mult mai pretențios la aterizare pe suprafețe prea tari sau prea mari. Hidroavioanele şi aparatele de tip amfibie trebuie să facă față la o serie de pericole maritime în plus față de cele aviatice. Avioanele cu mai multe motoare sunt mai puternice, dar întâmpină serioase dificultăți de zbor atunci când cade un motor datorită asimetriei forței de propulsare. In concluzie se poate afirma că fiecare aparat de zbor prezintă riscuri proprii determinate de specificul configurației sale.

**b. Abilitățile pilotului.** Sunt determinate de condiția psiho- fizică, aceasta imfluențând desfăşurarea zborului acesta trebuind să fie într-o condiție optimă.

**c. Scopul în care urmează să fie folosit aparatul de zbor.** Acesta poate fi folosit pentru transportul de persoane, transportul utilitar etc., fiecare din acestea impilcând riscuri după specificul lor. Avioanele militare şi prototipurile nu se asigură.

a. **Caracteristicile geografice.** Sunt cele care se oferă la tipuri de climă, condiții meteo, temperatură, altitudine, lungimea pistei.

## 2.6 Asigurări maritime

### Tipuri de asigurări maritime

Asigurarea maritimă este o ramură a asigurării de bunuri în cadrul căreia societățile de asigurare își asumăprotecția navelor fluviale și maritime precum și a încărcăturii, împotriva unor riscuri. Se disting astfel două tipuri de asigurări maritime:

- asigurarea navelor (CASCO);
- asigurarea încărcăturii, adică a bunurilor care fac obiectul transportului maritim (CASCO).

### Principii ale asigurărilor maritime

Acestea sunt similare cu cele ale altor ramuri de asigurări dar cu specific în activitatea de transport maritim:

- *principiul interesului asigurabil* are un caracter patrimonial și vizează conservarea bunurilor care fac obiectul voiajului maritim. Acesta se manifestă în mod specific asupra proprietarului bunurilor transportate, deținătorului unei ipoteci pe navă etc.;
- *principiul despăgubirii* reflectă motivația interesului asiguratului, finalitatea asigurării în ipotezaproducerii riscului asigurat;
- *principiul bunei credințe* valabil pentru orice tip de asigurare dintre părți.

Asigurările de bunuri tip CASCO se referă la mărfurile care fac obiectul comerțului exterior și se află în trafic internațional, fiind corelate cu condițiile de livrare stabilite prin contracte comerciale cu parteneri străini. Există 4 categorii de condiții denumite **regulile incoterms** de tip C, D, E, F.

In condițiile de livrare cif (cost-asigurare-transport) furnizorul se oblică să se îngrijească de transportul și asigurarea mărfurilor suportând cheltuielile de transport și asigurare care sunt incluse în prețul de vânzare.

### Avaria în asigurările maritime

Este caracterizată ca o pagubă materială a obiectului asigurat, o degradare indiferent de mărimea și cauza generatoare. Infuncție de natura obiectului și interesele pe care le afectează avariile:

- avarii totale;
- avarii parțiale (particulare);
- avarii comune.

***Avaria totală*** este o pierdere totală a bunurilor asigurate care presupune determinarea caracteristicilor până în momentul în carebunul este exclus din categoria aparținătoare. Avaria totală poate fi:

- *avarie totală reală,* dispariția navei sau distrugerea completă;
- *avarie totală constructivă* se manifestă atunci când pierderea bunului asigurat este inevitabilă iar costul salvării ar depăși valoarea asigurată.

***Avaria parțială*** este orice pierdere parțială suferită de bunul asigurat din cauza unui risc asigurat (intenționat, neintenționat).

***Avaria comună*** apare atunci când din necesitate intenționat se impune un sacrificiu, o cheltuială pentru siguranța comună a salvării de la primajdia bunurilor şi a protecției intereselor tuturor participanților la expediția maritimă. Este expresia unui act intenționat realizat prin ordin, în momente de gravă primejdie pentru întreaga expediție. Acceptatea avariei comune implică unele elemente privind paguba.

-primejdia să fie reală şi gravă în raport cu condițiile normale;

- să amenințe nava cât şi incărcătura;

-sacrificiul şi cheltuielile impuse de acest tip de avarie sunt rezultat al unui act intenționat dar cu scopul comun de a salva nava sau încărcătura;

-sacrificiul şi cheltuielile impuse de avaria comună, trebuie să prezinte un caracter excepțional distingându-se de cheltuielile normale de navigație asumate de armator prin contract;

-sacrificiul şi cheltuielile trebuie să fie rezonabile şi reale.

Evaluarea sacrificiilor ca pagube şi acheltuielilor admise în avaria comună se repartizează de către specialişti. Rezultatul acestei acțiuni se menționează în documentul de lichidare al avariei comune care portă denumirea de **dispaşă** şi reprezintă actul de constatare al avariei comune.

Despăgubirile se realizează după recunoaştere generală urmată de respectarea legislației naționale sau internaționale privind avaria comnă.

**2.7 Asigurări de creanțe**

**Importanța asigurării de creanțe în mecanismul de creditare**

Acest tip de asigurare face față pbligațiilor apărute la scadență şi este cunoscut sub denumirea generică de *asigurare a riscurilor financiare şi politice* – dacă se asigură un credit extern. *Riscul de neplată a ratelor de credit şi adobânzilor aferente,* în cadrul riscurilor de credit intern.

Contractul de asigurare a creanțelor se încheie între următoarele părți:

a. Asigurătorul reprezintă societatea dev asigurări care preia riscul şi care se obligă ca în cazul producerii acestuia să plătească despăgubiri asiguratului;

b. Asiguratul persoana juridică cu drept de a fi parte semnatară a unui contract de credit, angajându-se să pldteascâ primele de asigurare;

c. Beneficiarul este persoana juridică la care asigurătorul urmează să-I plătească despăgubirea la realizarea evenimentului prevăzut în contract.

Tipuri de polițe oferite asiguratului:

- *polița de tranzacție- polița tip T.*

Asigurarea intră în vigoare la momentul acordării împrumutului bancar şi încetează odată cu plata la scadenţă a ultimei rate prevăzută în contractul de credit.

*-polița de flux continuu de afaceri-polița tip F*.

Asigurarea se încheie pentru un număr nedeterminat de tranzacţii. Suma asigurată reprezintă valoarea totală a datoriilor nete pe care clientul le are faţă de asigurat. Perioada de asigurare este nedeterminată polița fiind continuă şi valabilă fără reînnoire cu condiția plății primei de asigurare.

*-polița pe cifra de afaceri-polița tip C*.

Se încheie pentru toate creditele acordate de asigurat într-o perioadă de 12 luni. Suma asigurată este dată de volumul estimat al cifrei de afaceri pe credit.

**Asigurarea creditelor de export**

Asigurarea creditelor de export pot fi: credit furnizor sau credit cumpărător. Părți componente:

1. obiectul asigurării
2. perioada de asigurare
3. procedura de asigurare
4. procentul asigurat
5. colectarea sumelor necesare la scadență
6. costurile
7. contractul de asigurare
8. despăgubirea
9. cesionarea contractului de asigurare

**Asigurarea de cauțiune**

_Este o formă de protecție prin care societatea de asigurări garantează că debitorul îşî va îndeplini obligațiile legale sau contractuale pe care le are faţă de creditor. Este un serviciu similar cu cel oferit de bănci atunci când garantează pentru clienții lor. Aceasta garantează următoarele riscuri: garanția de participare la licitații, garanția de restituire a avansului, garanția de bună executare a contractului.

**Asigurarea de fidelitate**

Acest tip de asigurare oferă protecție unei societăți împotriva daunelor cauzate de actele frauduloase sau necinstite ale angajaților săi, indiferent dacă aceştia au acționat singuri sau împreună cu alte persoane. Scopul acesteia este acela de a proteja asiguratul împotriva unor prejudicii care ar rezulta din încrederea acordată unor persoane care administrează o parte din activele sale. In acest tip intră doar riscul de nefraudă şi necinste.

Legislația în domeniu este bogată şi se actualizează pe măsura schimbărilor intervenite în dezvoltarea economică. Astfel, o ultimă

reglemetare prevede că persoanele fizice si juridice romane vor putea incheia contracte de asigurare si cu societati care nu sunt stabilite in Romania. Legea, care modifica si completeaza legea privind asigurarile si reasigurarile in Romania, a abrogat articolul potrivit caruia „persoanele fizice si juridice romane incheie contractele de asigurare cu societati stabilite in Romania, cu exceptia cazurilor in care asigurarile solicitate nu se practica pe piata interna“. Proiectul coreleaza prevederile privind asigurarile cu directivele europene in domeniu. Celelalte noutati principale sunt extinderea notiunii de asigurare obligatorie de raspundere civila pentru pagube produse tertilor prin accidente de autovehicule, atat pe teritoriul Romaniei, cat si in afara lui, asigurarea concordantei legii cu celelalte acte normative, dezvoltarea atributiilor Comisiei de Supraveghere a Asigurarilor. De asemenea, sunt introduse prevederi prin care asiguratorii sunt obligati sa puna la dispozitia asiguratilor minimum de informatii necesare inainte de incheierea contractului de asigurare. Legea prevede constituirea unui fond de garantare pentru plata indemnizatiilor in cazul constatarii insolvabilitatii asiguratorului. Fondul, care va prelua disponibilitatile aflate in Fondul de protejare a asiguratilor, va fi constituit, administrat si utilizat de catre Comisia de Supraveghere a Asigurarilor. „Fondul de protectie a victimelor strazii“ se constituie pentru a-i proteja pe cei pagubiti prin evenimentele rutiere produse de autovehicule supuse inmatricularii, precum si de tramvaie, in cazul in care autorul a ramas neidentificat sau autovehiculul, respectiv tramvaiul, nu este asigurat pentru raspundere civila auto. Legea, care se aplica in toate problemele privind asigurarile si reasigurarile in Romania, va intra in vigoare la trei zile de la publicarea in Monitorul Oficial.

### 8.1 **Asigurarea în transportul maritim şi fluvial**

S-a concretizat ca activitate încă din secolul XVII mai ales în bazinul mediteranean şi în ţările de la Marea Nordului. În Anglia, asigurătorii firmei Loyd’s au elaborat la 1779 o platformă a poliţei de asigurare sancţionată printr-o hotărîre parlamentară care se menţine şi azi aproape neschimbată. Ea se referea atât la asigurarea navelor (casco) cît şi la asigurarea mărfurilor (cargo). Asigurările maritime acoperă orice marfă sau alte bunuri expuse pericolelor mării, venituri din navlu, taxe de trecere, comisioane, profit sau alte interese financiare, garanţii, credite, cheltuieli aflate în pericol ca urmare expunerii pericolelor mării, orice răspundere faţă de un terţ pentru proprietatea asigurată ca urmare a pericolelor mării.

Persoanele interesate pot fi: proprietarul deoarece are riscul avariei totale sau parțiale, depozitarul care preia riscul pierderii sau deteriorării mărfurilor primite în depozit, transportatorul pe perioada transportului.

Riscurile în asigurarea maritimă:

-riscurile generale care au o frecvență relativ cunoscută statistic (ex. riscurile mărfii: coliziunea, incendiul, furtul, eşuarea, furtuna, trăsnetul, naufragiul, răsturnarea etc.) şi care un țin de voința oamenilor

-riscuri speciale pentru care se aplică o primă majorată: riscuri ce țin de natura mărfii (spargerea, alterarea alimentelor, zgârierea, încingerea grâului etc.), riscuri cu caracter social-politic (răzvrătiri, greve, revoluții, rebeliune, măsuri militare, arest, etc.) unde, de regulă apare neglijența personalului sau sunt determinate de persoane străine.

Pagubele apărute sunt denumite generic "avarii". Funcție de posibilitățile de recuperare avariile pot fi totale (în cazul scufundării navei sau al aruncării înăîrcăturii în mare), parțiale )deteriorarea unor istalații, deteriorarea unor produse etc.) sau comune (făcute de comandant în mod intenționat şi rațional pentru salvarea de la un pericol care amenință interesele tuturor celor care participă la expediția maritimă) unde se aplică "Regulile York – Anvers – 1974". În cazul avariei comune paguba se va repartiza între cele trei intereser: navă, încărcătură şi navlu. În cazul avariei particulare paguba se suportă fie de navă, fie de încărcătură. Există riscuri care trebuie cerute expres, cu o primă suplimentară: confiscarea mărfurilor sau a navei de autorități, măsuri de război, răscoală sau război civil, piraterie etc. lecaj, risipire, sprgere neprovocate de naufragiu sau accidente în timpul transportului. Nu se despăgubesc daunele prin autoincendiere sau asudarea încărcăturii, aruncarea peste bord sau luarea de valuri a încărcăturii aflate pe punte, pierderile rezultate din natura mpărfii (râncezire), dol, viermi, rozătoare, insecte, întârzierea în livrare, scăderea prețurilor, pierderile normale (uscare, scădere înn greutate etc.), neglijența gravă a asiguratului sau personalului său.

Toate aceste riscuri conduc la obligativitatea folosirii asigurărilor.

Dovada încheierii contractului de asigurare este polița de asigurare. Acestea pot fi individuale (acoperă riscurile unui transport bine stabilit) sau generale (un fel de abonamente de sigurare în cazul relațiilor de lungă durată). În poliță se înscriu: date despre marfă, ambalaj, numărul coletelor, greutate; date despre navă, denumire, tonaj registru, clasa; punctele de expediere, transbordare şi depozitare, destinația finală, data expedierii; date despre documentele de transport, numărul conosamentelor, scrisorilor de trăsură; condițiile de asigurare; suma asigurată. Asigurarea de transport a încărcăturii un are o limită de timp ci operează potrivit uzanței

internaționale pe durata de timp de la depozit la depozit, aşa cum este menționat în contractul de asigurare.

Pentru încheierea contractului de asigurare se întocmeşte declarația de asigurare, se stabileşte valoarea asigurabilă (cuantificarea ei), suma asigurată şi acoperirea prin asigurare, prima de asigurare. Contractul de asigurare generează drepturi şi obligații pentru asigurător şi asigurat atât înperioada până la producerea 'sinistrului' cât mai ales după aceasta. Părțile au obligația să comunice una alteia orice informații de natură a evita sau a diminua efectele sinistrului. În cazul producerii se procedează la evaluarea pagubelor, stabilirea responsabililor şi la plata despăgubirilor aferente. Constatrea daunelor se face de comisarii de avarie care întocmesc un "certificate de avarie". Asigurătorul se subrogă asiguratului în drepturile sale pentru a recupera o parte din peirdere.

Armatorii, încheie asigurări de protecție şi indemnizație distincte de cele cargo sau casco. Aceste asigurări au drept scop să dezdăuneze păgubiții sau vătămații pentru acele daune lăsate de asiguratorii contractuali în sarcina armatorilor. Riscurile acoperite sunt în principal: răspunderea pentru coliziunea navei cu o altă navă, pentru coliziunea mărfurilor transportate, pentru daunele provocate obiectelor fixe sau plutitoare, răspunderea în baza contractelor de alimentare cu combustibil (bunkerajul), pentru îndepărtarea epavelor rezultate din naufragiu, cea derivată din contractele de închiriere a instalațiilor de încărcare descărcare, răspunderea pentru mărfurile transportateîn containere etc. Aceste riscuri pot fi asigurate şi prin "Cluburiule de protecție şi indemnizație". Acestea "asigurări" se deosebesc de cele ale caselor de asigurări, fiind mutuale, memebrii clubului fiind în acelaşi timp şi asigurători şi asigurați. Fiecare armator devenit membru la un club P&I contribuie la acoperirea daunelor suferite de ceilalți şi beneficiază de contribuțiile lor pentru avariile sale. Sediul legal este în Regulile de la haga – 1921 – Convenția de la Bruxelles – 1923, 1961,

### 8.2 Asigurări în transporturile terestre

Fac obiectul asigurărilor facultative bunurile ambalate pentru cazurile de pagube produse în timpul transportului pe teritoriul României pe căile ferate, autovehicule sau prin poştă. Condițiile generale de asigurare pot exclude o serie de bunuri. Se exclud de drept: banii, hârtiile de valoare, documentele, registrele şi titlurile, actele, manuscrisele, pietrele scumpe, obiectele din materiale prețioase, mărcile poştate, tablourile, sculpturile, obiecte cu valoare artistică, ştiințifică sau istorică. Pentru acestea este necesară o convenție specială prealabilă. Se exclud de drept de la asigurare (nu de la transport, care se poate face, dar numai cu respectarea legislației

speciale în domeniu) bunurile inflamabile, explosive, sau uşor combustibile (produse chimice inflamabile, fosfor, țiței, benzină, var, turbă, fân, paie etc.) precum şi lichidele acide.

Sumele asigurate se stabilesc separat pentru fiecare transport pe căile ferate, cu autovehicule ori prin poştă pentru bunuri transportate pe o rută definită sau separat pentru toate bunurile transportate cu fiecare vehicol, în cazul bunurilor transportate cu vehicule proprii ale expeditorului. Este de aşteptat o diversificare a sistemelor de asigurare pe măsură ce va creşte concurența pe piața asigurărilor.

Răspunderea asiguratorului începe:

- pentru bunurile transportate pe căile ferate din momentul primirii bunurilor de către transportator şi încetează din momentul eliberării lor către destinatar
- pentru bunurile transportate cu vehicule din momentul încărcării bunurilor în vehicule şi încetează în momentul descărcării acestora la destinație
- pentru persoane la la ora zero din ziua specificată în poliță şi încetează la ora 24 a zilei menționate în poliță.

Asigurarea bunurilor pe timpul transportului terestru vizează, în principal următoarele riscuri: incendiu, trăznet, explozie, inundație, furtună, umezeală, ploaie, grindină, uragan, cutremur de pământ, prăbuşire sau alunecare de teren, greutatea stratului de zăpadă sau de gheață, avalanşe sau contaminare, accidente ale mijlocului de transport, (ciocniri, loviri, izbiri cu alte mijloace de transport sau alte bunuri mobile sau imobile aflate în afara mijlocului de transport), cădere,, deraiere, derapări, răsturnări sau împotmoliri, acte de tîlhărie, spargere, scurgere, risipire, dispatiție sau furt total sau parțial dacă s-au produs ca urmare a unui accident al mijlocului de transport, accidente în timpul încărcării, aşezării sau descărcării bunurilor aşa cum se stipulează în polițele – contractele de asigurare.

Nu se accordă despăgubiri în cazurile prevăzute în condițiile generale de asigurare precum şi pentru pagubele produse din cauza unor însuşiri proprii naturii bunurilor transportate (viciu propriu, scădere ăn greutate, alterare, rugină, uscare etc.), ca urmare a relei conservări de către asigurat a bunurilor transportate, ambalării şi transportării bunurilor în stare deterioartă, pagubele provocate de rozătoare, viermi, insecte, ger sau căldură, pierderi în cazul în care ambalajul este intact, pentru defecte de fabricație sau pentru bunuri prezentate la transport sub denumire falsă, inexactă sau inclomplectă fiind incluse în lista bunurilor excluse la transport.

**Asigurarea de răspundere civilă legală**

Acest tip de asigurare poate interveni atunci când agenții economici implicați în tranzacții comerciale sau de altă natură sunt expuşi la daune în domeniul

răspunderii civile legale. Aceste daune se referă la sumele pe care trebuie să le plătească pentru nerespectarea unor reglementări legale sau ca urmare a unei sentințe judecătorești. Daunele pot avea uneori valori mai mari de sute de milioane de lei, iar în cazul în care expunerile la daune nu sunt tratate corespunzător în analiza managementului riscului, ele pot atrage consecințe nefavorabile (şi de natură financiară) şi impun căutarea unor modalități pentru finanțarea lor.

Conceptul de răspundere civilă prevede că societatea de asigurări este obligată să despăgubească, pentru dauna produsă în numele asiguratului, doar dacă acesta este răspunzător legal pentru a plăti daune unei terțe persoane reclamate.

Răspunderea civilă legală este structurată astfel:

- răspundere pentru neglienţă, prejudicii intenționate sau prejudicii aduse în sensul strict al răspunderii civile;
- răspundere civilă contractuală ce decurge din încălcarea clauzelor contractuale sau se realizează pe baza acordului de despăgubire;
- răspundere civilă stabilită prin lege.

**Asigurarea de răspundere civilă auto**

Asigurarea de răspundere civilă auto (RCA) se mai numeşte şi asigurare pentru avarii. Scopul încheierii acestei asigurări este de a acoperii daunele provocate autovehiculelor în urma diverselor accidente sau fenomene naturale. Asigurarea pentru avarii nu încheie şi riscul de furt.

Autovehiculele se asigură şi la valoarea declaratăde asigurat, dar cel mai adesea după valoarea de catalog. Astfel val;oarea asigurată nu poate depăşi valoarea maşinii la data asigurării.

In cazul producerii evenimentelor asigurate se acordă o despăgubire care nu trebuie să fie mai mare decât suma asigurată sau cuantumul pagubei (costul reparațiilor, cheltuielilor materiale,de montare şi demontare, mai puțin valoarea deşeurilor reziduale) sau valoarea autovehiculului în momentul producerii riscului asigurat (valoarea din nou mai puțin uzura care nu poate depăşi 75%) iar valoarea despăgubirilor trebuie să fie mai mică de 80% din valoarea din nou a autovehiculului.

După fiecare despăgubire plătită, suma asigurată se diminuează corespunzător, asigurarea rămâne în vigoare pentru această sumă rămasă. Reintegrarea sumei asigurată poate fi realizată prin plata unor sume adiționale numite prime suplimentare.

**Trăsăturile principale şi importanța asigurările de răspundere civilă**

Asigurările de răspundere civilă reprezintă, o componentă importantă a activității de asigurare.

Prin acest tip de asigurări se acoperă prejudiciul produs de asigurat – persoană fizică sau juridică-unor terțe persoane. In toate cazurile este vorba

de prejudiciile care pot fi produse în anumite împrejurări şi pentru care persoana fizică sau juridică răspunde potrivit legii.
In acest tip de asigurare spre deosebire de asigurările de bunuri şi de persoane pe lângă asigurător şi asigurat mai intervine şi o a treia persoană şi anume terţul păgubit. Asigurarea de răspundere civilă permite ca persoana păgubită să primească despăgubirea cuvenită, iar patrimoniul asiguratului să rămână neatins, datorită primelor de asigurare plătite, el nemaiputând fi urmărit pe cale judecătorească pentru paguba provocată. In ultimii ani a crescut importanţa acordată asigurărilor de răspundere civilă în majoritatea ţărilor lumii datorită
creşterii numărului şi tipurilor auotovehiculelor aflate în circulaţie. Ca o consecinţă ar fi şi creşrerea numărului accidentelor de circulaţie pe drumurile publice şi a victimelor rezultate din acestea. De asemenea o mare amploare a luat în ultimii ani transporturile de bunuri şi călătorii maritime, aeriene.
Asigurările de răspundere civilă au o importanţă socială deoarece permit despăgubirea persoanelor care au avut de suferit în urma producerii de accidente de către societatea de asigurări: parţial sau integral. Prin acest tip de asigurare sunt acoperite numai acele prejudicii produde de asigurat unor terţe persoane, ca urmare a unui accident. Aceasta însemnă că nu se pot acorda despăgubiri pentru pretenţiile formulate de terţe persoane faţă de asigurat ca urmare a neexecutării de către acesta a unor obligaţii preexistente (contract de închiriere, contract privind prestarea unor servicii) deci prin asigurarea de răspundere civilă pot fi acoperite numai pagubele produse de asigurat unor terţe persoane în anumite condiţii. Este necesară săvârşirea de către asigurat a unei fapte ilicite: producerea unui accident de către conducătorul unui autovehicul prin nerespectarea regulilor de circulaţie; să se poată dovedi existenţa unui prejudiciu, a unei pagube produse de asigurat unei terţe persoane; să existe un raport de cauzalitate între fapta ilicită a asiguratului care a produs accidentul şi prejudiciul adus terţe persoane păgubite. Dacă una din aceste condiţii nu este respectată înseamnă că nu sunt întrunite toate elementele ce definesc răspunderea civilă iar pagubele rezultate nu pot fi acoperite prin acest tip de asigurare. In cazul răspunderii civile auto obiectul îl reprezintă tocmai prejudiciul produs unor terţe persoane de către asigurat, prin folosirea unor anumite bunuri cum ar fi autovehiculele.proteze dentare etc.
Spre deosebire de asigurările de bunuri sau cele de persoane, unde vinovăţiaduce de regulă la decăderea din drepturi a acestora, la asigurarea în cauză tocmai culpa reprezintă una din condiţiile de bază care se cere a fi îndeplinită pentru ca despăgubirea să poată fi plătită de asigurător.cu

respectarea raportului de cauzalitate între prejudiciu produs terţului şi fapta ilicită a asiguratului.
Persoanele terţe, necunoscute în momentul încheierii asigurării primesc suma asigurată direct de la societatea de asigurări. In concluzie indiferent de perioada de valabilitate a asigurării la fiecare producere a riscului asigurat despăgubirea poate atinge nivelul maxim al sumei asigurate. deci asigurarea de acest tip acoperă prejudiciile care sunt urmare a unui accident pentru care asiguratul ar datora conform legii despagubiri terţului.
Acţiunea de despăgubire are o bază juridică,care este tocmai răspunderea pe care asiguratul o are în calitatea sa de deţinător a unui bun (autovehicul) cu a cărui utilizare poate da naştere unor accidente. Dacă asiguratul însuşi este victima accidentului care afectează bunurile sale el nu are dreptul de a încasa despăgubirea. Asiguratul este scutit de obligaţia achitării unor despăfubiri din momentul plăţii poliţei de asigurare cuvenite terţelor persoane păgubite.
Aceste asigurări pot fi grupate după mai multe criterii:: **după modul de reglementare** din punct de vedere juridic, astfel asigurările de răspundere civilă pot fi clasificate în asigurări de răspundere civilă *obligatorii* şi asigurări de răspundere civilă *facultative* iar după **obiectul** lor, în asigurări de răspundere civilă *din deţinerea şi utilizarea mijloacelor de transport* şi în asigurări de răspundere civilă *legală sau generală.*

### 8.2.1 **Asigurări de transport rutier**

La început asigurarea auto presupunea acoperirea numai a riscurilor pentru vătămări corporale şi pagube produse terţilor. Acestea fac obiectul asigurării obligatorii fiind instituită de stat pentru protejarea subiecţilor şi bunurilor sale. În plan internaţional aceasta capătă forma 'cărţii verzi' în baza căreia un alt stat semnatar al convenţei permite prin reciprocitate accesul autovehiculelor celuilalt stat pe teritoariu său.

Azi există mai multe tipuri:
asigurarea mărfurilor pe timpul transportului,
asigurarea răspunderii transportatorului,
asigurarea autovehiculului,
asigurarea pasagerilor,
asigurarea de accidente a persoanelor.

Asigurarea mărfii se face pentru riscuri generale şi separat pentru riscuri speciale. Suma asigurată este dată de valoarea mărfii inclusă în contract.

Riscurile asigurabile se împart şi ele în generale şi speciale. Riscurile generale sunt: pierdere şi/sau avarie, incendiu, explozie,

răsturnare, prăbuşirea mijlocului de transport, coliziunea vehiculului cu un obiect exterior, cutremur, erupţie vulcanică sau trăznet, intrarea apei de mare, râu, lac în mijlocul de transport sau în container, dauna totală a unui colet căzut sau pierdut, prăbuşirea podurilor, clădirilor sau arborilor, ruperi de diguri, conducte de ape, avalanşe, inundaţii etc. Se grupează pe trei grupe A,B,C care dau şi rate diferite de asigurare.

Riscurile excluse: comportament necorespunzător al asiguratului sau angajaţilor acestuia (amnezi,confiscări, etc.) pierderi indirecte rezultate din întârzierea în expediere, pierderea profitului scontat, pierderi din operaţiuni comerciale (diferenţe de curs valutar), daune interese, scurgerea ordinară, ambalarea necorespunzătoare a bunurilor, infracţiuni la reglementările vamale, amenzi, contrabandă, comerţ prohibit sau clandestin, prohibirea exportului de către autorităţi.

Riscurile speciale cele mai frecvente sunt riscul de grevă, de război, de furt sau jaf.

Asigurarea se încheie cu respectarea Convenţiei referitoare la contractul internaţional de mărfuri pe şosele (CMR)

**Stabilirea despăgubirilor la asigurarea de răspundere civilă auto**

In cazul asigurărilor de răspundere civilă, asigurătorul acordă despăgubiri pentru perjudiciile de care asiguraţii răspund, în baza legii, faţă de terţe persoane păgubite, precum si pentru cheltuielile făcute de asiguraţi în procesul civil.

Asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto, despăgubirile se acordă pentru sumele pe care asiguratul este obligat să le plătească cu titlu de dezdăunare şi cheltuieli de judecată sau de arbitrare, persoanelor păgubite prin vătămare corporală sau deces, cât şi prin avarierea ori distrugerea unor bunuri.

Dacă prejudiciul produs de asigurat se concretizează în vătămare corporală sau deces, atunci despăgubirile se acordă persoanelor aflate în afaraautovehiculului care a produs accidentul. Persoanelor aflate în acel autovehicul numai în măsura în care acestea nu erau transportate în baza unui contract încheiat cu deţinătorul autovehiculului respectiv.

In cazul în care prejudiciul se referă la avarierea sau distrugerea de bunuri, despăgubirile se acordă pentru pagubele pricinuite bunurilor aflatae în afarea autovehiculului care a produs accidentul. Pentru bunurile care se aflau în acel autovehicul sse acordă despăgubiri numai dacă acestea nu erau transportate în baza unui contract încheiat cu deţinătorul autovehiculului respectiv sau dacă nu aparţineau deţinătorului ori conducătorului autovehiculului care se face răspunzător de producera accidentului.

Despăgubirea se acordă indiferent unde s-a produs accidentul de autovehicul. Cu alte cuvinte, este vorba de accidente care se pot produce pe drumuri publice, pe drumuri care nu sunt deschise circulaţiei publice, în incinte şi în oricare alte locuri, unde în timpul deplasării, cât şi în timpul staţionării autovehiculului asigurat.
De asemenea se acordă despăgubiri pentru pagubele produse de existenţa şi funcţionarea dispozitivelor sau instalaţiilor pe timpul cât acestea se află montate pe autovehicule totodată, se despăgubesc pagubele provocate de remorci, semiremori ori ataşe, pe toată perioadc când acestea sunt ataşate unui autovehicul.asigurat, inclusiv pagubele determinate de desprinderea accidentală a acestora, de autovehiculele la care erau remorcate.
Acordarea despăgubirilor este condiţionată de: producerea pagubei din vina conducătorului autovehiculului; paguba să fie produsă prin fapta lucrului, deci aceasta să-şi aibă cauza în însuşurile, acţiunea sau înacţiunea lucrului; paguba să se realizeze prin intermediul altui lucru,care are la origine deplasarea autovehiculului; paguba să fie urmarea scurgerii, risipirii ori căderii accidentale a substanţelor ori produselor transportate.
In cazul în care persoana păgubită îsi are partea sa de vină laproducerea accidentului sau la dimensiunea pagubei, atunci asiguratul va răspunde de partea de pagubă produsă de el. In asemenea situaţii, partea din rdspundere care revine fiecărei persoane va fi stabilită pe baza celor rezultate pe baza actelor şi documentelor existente la dosar. Dacă din aceste acte şi documente nu rezultă cu claritete partea de răspundere ce revine fiecărei persoane, atunci aceasta se va stabili în cote egale, în funcţie de numărul părţilor implicate în accidentul respectiv.
Societăţile de asigurări autorizate să practice asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto **nu acordă despăgubiri** ori de câte ori:
- paguba se datorează exclusiv culpei persoanei păgubite;
- paguba este urmarea exclusivă a culpei unei terţe persoane;
- este vorba de amenzi de orice fel şi cheltuieli penale care il privesc pe de ţinătorul ori pe conducătorul autovehiculului asigurat, care este răspunzător de producerea pagubei, precum şi de cheltuieli de executare a hotărârilor penale referitoare la plata despăgubirilor;
- este cazul unor sume pe care conducătorul autovehiculului, răspunzător de producerea pagubei trebuie să le achite deţinătorului care I-a încredinţat autovehiculului asigurat, pentrul avarierea ori distrugerea acelui autovehicul;
- avem de a face cu pagube produse persoanelor sau bunurilor acestora în situaţiile în care între deţinătorul autovehiculului care a produs accidentul sau conducătorul auto răspunzător de producerea accidentului şi persoanele

păgubite a existat un raport contractual (de muncă, comrecial, civil, cu titlu gratuit sau oneros);
- este vorba de pagubele cauzate de accidentele produse în timpul operațiunilor de încărcare şi de descărcare, deoarece acestea reprezintă riscuri ale activității profesionale, eleputând fi acoperite numai dacă este încheiată o asigurare cu un asemenea obiect;
- pagubele sunt urmarea unui transport de produse periculoase (radioactive, ionizante, inflamabile, explozive, combustibile.etc), acestea determinând sau agravând producerea pagubelor;
- este vorba de pretenții referitoare la reducerea valorii bunurilor după efectuarea reparațiilor.
Stabilirea despăgubirilor se face între asigurat şi terța persoană păgubită sau vătămată cu acordul asigurătorului, ori de câte ori din actele încheiate de organele de cercetare şi din înştiințarea asiguratului rezultă cu certitudine răspunderea civilă a acestuia în producerea pagubei, iar persoana păgubită face dovada prejuduciului material suferit.
Despăgubirile nu pot fi stabilite pe baza înțelegerilor dintre asigurat şi terța persoană păgubită în anumite situații.
Despăgubirile care se cuvin terților pentru pagubele produse de asigurați la autovehicule nu pot depăşi cuantumul pagubelor şi nici valoarea autovehiculului la data producerii accidentului.
Prin cuantumul pagubei la autovehicule se înțelege costul reparațiilor părților componente sau a pieselor avariate ori costul de înlocuire a acestora, inclusiv cheltuielile pentru materiale şi cale de demontare şi montare efectuate cu prilejul reparațiilor şi înlocuirilor determinate de accidentul suferit de autovehiculul respectiv. Acest cost este diminuat cu valoarea eventualelor deşeuri, calculată în baza prețurilor practicate de unitățile de achiziție.
In cazul în care a avut loc avarierea unui ansamblu sau subansamblu al unui autovehicul, asigurătorul poate accepta numai înlocuirea părților componente sau a pieselor care au fost avariate. Prin părți componente sau piese a căror înlocuire poate fi acceptată se au în vedere numai acelea a căror reparare nu mai este posibilă tehnic ca urmare a gradului mare de avariere a acestora. De asemenea trebuie să se țină cont de faptul că deşi uneori repararea este posibilă, costul acesteia, inclusiv cheltuielile pentru materiale şi cele de demontare şi montare aferente, este mai mare decât valoarea de nou a părții componente sau a piesei respective inclusiv cheltuielile pentru materiale şi cele de montare şi demontare care intervin.
Pentru părțile componente piesele noi precum şi pentru materialele utilizate în vederea efectuării reparațiilor sunt avute în vedere prețurile practicate de unitățile de specialitate la data producerii accidentului.

Dacă pentru repararea unor autovehicule este neceszră cumpărarea unor părți componente,piese sau materiale cu plata în valută atunci este costul "în valută" rezultat din actele de cheltuieli necesare (inclusiv cheltuielile de transport şi taxele vamale şi inclusiv TVA aferentă pieselor), transformat în lei la cursul de schimb valutar practicat la data facturării. fără a putea depăşi 60 de zile de la data accidentului. De menționat că în astfel de situații costul părtilor componente pieselor sau materialelor cumpărate cu plata în valută, nu va putea depăşi prețurile de vânzare practicate de unitățile de specialitate din România (în cadrul acestora nu pot fi incluse unitățile în regim de consignație).
Prin valoarea autovehiculului la data producerii accidentului se înțelege valoarea de nou diminuată cu uzura corespunzătoare.
Dacă într-un accident de circulație produs pe teritoriul României sunt avariate sau distruse autovehiculele aparținând persoanelor străine, la stabilirea despăgubirii pe baza convenției dintre asigurați, aceste persoane (cetățeni străini sau români rezidenți în străinătate) şi asigurători, se va ține cont de o serie de aspecte specifice.
Stabilirea despăgubirilor cuvenite terților pentru pagube produse de asigurat la bunuri se face în conformitate cu normele generale prezentate.
Sumele asigurate la care terța persoană păgubită are dreptul în baza unei asigurări facultative de persoane se plătesc independent de despăgubirile ce se acordă de asigurător în baza asigurării de răspundere civilă legală.
In cazul în care accidentul provocat de asigurat conduce la vătămarea corporală sau la decesul unor terțe persoane, la stabilirea depăgubirii pe baza convenției dintre părți, se iau drept bază de calcul pretențiile formulate de persoanele păgubite. Aceste pretenții potrivit legii, trebuie asfel formulate încât să permită repararea integrală a prejudiciilor materiale, prin acoperirea pagubelor provenite din nerealizarea de venituri din cauza accidentului şi din cheltuieli ocazionate de acest accident.

Prin plata despăgubirii pe bază de convenție sau prin hotărâre judecătorească definitivă, se sting orice pretenții ale persoanelor păgubite pentru prejudiciul material cauzat prin accidentul respectiv față de asigurat şi de asemenea, ale asiguratului față de asigurător.

In cazul în care in accidentele produse de asigurați pe teritoriul țării noastre sunt păgubite sau vătămate persoane străine, atunci despăgubirile cuvenite acestora în cadrul asigurărilor de răspundere civilă pot fi plătite şi în valută. Inseamnă deci, că orice societate de asigurări- care practică despăgubiri de răspundere civilă, este necesar să cunoască cât mai exact în ce măsură, la producerea riscului, pot apărea obligții privind plata despăgubirilor în valută. Această cunoaştere este nu numai necesară, ci şi

foarte importantă deoarece face posibilă luarea măsurilor care pot asigura realizarea echilibrului valutar de către societatea respectivă de asigurări.

### 8.2.2 **Asigurarea în transportul feroviar**

Îşi are sediul juridic în acordul COTIF şi în regulamentul pentru folosirea reciprocă a vagoanelor de marfă în traficul internațional (RIV). Partea A se referă la regulile uniforme privind contractul de transport al călătorilor şi bagajelor (CIF) iar partea B la regulile uniforme privind transportul mărfurilor (CIM) la care se adaugă mai multe anexe pentru reglementerea unor transporturi specifice.

Asigurarea mărfurilor pe transportul feroviar se poate face pentru riscuri generale şi specifice. Un caz particular îl reprezintă răspunderea colectivă a căilor ferate pentru transporturile internaționale.

## 8.3 **Asigurarea în aviație: specific**

Asigurarea aeronavelor este complexă. La ea participă asigurătorii riscurilor, de regulă carteluri sau societăți mari de asigurări şi aviația generală, companii de aviație, producătorii aparatelor de zbor, aeroporturile, bazele aeriene.

Asigurarea are următoarele secțiuni: asigurarea pentru pierderea navei (casco), asigurarea de răspundere față de pasageri şi pentru bagajele sau mărfurile transportate, asigurarea de răspundere civilă față de terți.

Specificul este dat de valoarea mare a sumelor şi a daunelor în cazul producerii evenimentului asigurat. Asiguratorii în ramura aviației pentru "casco" şi "răspundere" sunt organizați în Uniunea Internațională a asiguratorilor de Aviație – IUAI. Răspunderea civilă a companiilor de aviație aeriană este reglementată prin Convenția de la Varşovia, Protocolul de la Haga care se aplică oricărui transport internațional de mărfuri, persoane sau bagaje. A fost complectată prin Convenția de la Guatemala, care majorează răspunderea dar nu se aplică propriilor angajați, prin Convenția de la Tokyo care se aplică tuturor infracțiunilor penale sau actelor care pot compromite securitatea aeronavei, a persoanelor sau bunurilor aflate la bord şi prin Convenția de la Roma care se aplică în cazurile daunelor provocate terților din afara aeronavei. După evenimentele de la 11 septembrie companiile de asigurări au devenit mai restrictive şi au impus condiții drastice de prevenire şi control.

Asigurarea pentru pierderea sau avarierea navei implică despăgubiri pentru pierderea totală efectivă sau constructivă sau avarierea

aeronavei (cu câteva excepţii) suferită în timpul zborului, rulării sau staţionării la sol, pentru dispariţia aeronavei, avarii pricinuite aeronavei de măsurile de salvare, cheltuieli necesare şi economicoase pentru salvarea, conservarea şi transportul navei pentru reparaţii, pentru cheltuieli de judecată, arbitraj etc. făcute de asigurat cu accordul asigurătorului în scopul formulării pretenţiilor faţă de terţi.

Asigurătorul accordă despăgubiri pentru sumele pe care asiguratul este obligat să le plătească cu titlul de despăgubiri pentru vătămarea corporală sau decesul pasagerilor, pierderea, avarierea sau distrugerea mărfurilor sau a bagajeor înregistrate sau neînregistrate precum şi a bunurilor aflate asupra pasagerilor, vătămarea corporală, decesul persoanelor, avarierea sau distrugerea bunurilor din afara aeronavei. De asemenea pentru cheltuielile necesare pentru procurarea obiectelor de strictă necesitate în cazul sosirii cu întârziere al bagajelor, pentru cheltuielile efectuate pentru limitarea pagubelor, sau cheltuieli de judecată, arbitraj făcute de asigurat în scopul reducerii pretenţiilor faţă de terţi.

Asigurătorul nu accordă despăgubiri pentru pierderea sau deteriorarea navei sau răspunderile asiguratului cauzate de orice detonare ostilă a unei arme de război care foloseşte fuziunea nucleară sau materiale radioactive, război declarat sau nedeclarat, război civil, insurecţie, rebeliune, revoluţie, greve, tulburări civile, confiscare, rechiziţionare, naţionalizare, piraterie, deturnare, folosirea navei în alte scopuri decât cele înscrise în contractul de asigurare, gararea sau părăsirea navei în afara spaţiilor special destinate, pilotarea navei de persoane care nu posedă brevet de pilot pentru categoria navei respective, zborurile de probă, folosirea terenurilor de aterizare neautorizate, transportul de pasageri sau marfă peste capacitatea de transport, pentru uzura normală, defecte ascunse, pagube pricinuite din culpa gravă a unui membru al organizaţiei asigurate, pagube indirecte (piewrderea venitului, despăgubiri pentru întârziere etc.), vătămarea corporală a persoanelor care lucrează pentru asigurat sub controlul acestuzia, inclusiv personalul navigant.

**Acte normative comune (selecţie):**

1. Codul Comercial din 01/01/1840 Codul Comercial al Regatului României publicat in Brosura nr. 1 din 01/01/1840
2. Conventie privind folosirea în comun a containerelor în traficul international, semnata la Karl-Marx-Stadt la 29 iunie 1974 publicata in Buletinul Oficial nr.144 din 16/11/1974-semnată de fostele membre CAER

3. Statut din 29/06/1974 al Consiliului pentru folosirea în comun a containerelor în traficul international (Consiliul F.C.C.) publicat in Buletinul Oficial nr. 144 din 16/11/1974
4. Norma uniforma pentru însotirea expeditiilor din 11/12/1998 publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 57bis din 09/02/1999
5. Acord european instituind o asociere între România, pe de o parte, Comunitatile Europene si statele membre ale acestora, pe de alta parte publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 73 din 12/04/1993
6. Conventie de la Basel privind controlul transportului peste frontiere al deseurilor periculoase si al eliminarii acestora publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 18 din 26/01/1991
7. Lege nr. 203 din 16/05/2003 privind realizarea, dezvoltarea si modernizarea retelei de transport de interes national si european publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 361 din 27/05/2003
8. Lege nr. 401 din 20/06/2002 pentru aprobarea Ordonantei Guvernului nr. 88/1999 privind stabilirea unor reguli pentru transportul combinat de marfuri publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 455 din 27/06/2002
9. Lege nr. 51 din 16/01/2002 privind aprobarea Ordonantei Guvernului nr. 94/2000 pentru modificarea si completarea Ordonantei Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 94 din 02/02/2002
10. Lege nr. 56 din 04/06/1992 privind frontiera de stat a Romaniei publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 126 din 09/06/1992
11. Ordonanta nr. 19 (r1) din 18/08/1997 privind transporturile republicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 552 din 11/11/1999
12. Ordonanta nr. 88 din 30/08/1999 privind stabilirea unor reguli pentru transportul combinat de marfuri publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 423 din 31/08/1999

Anexă :

**Clasificarea activităților de transport conform legislației naționale:**

I SERVICII DE TRANSPORT, DEPOZITARE ŞI TELECOMUNICAȚII

60 Servicii de transport terestru şi de transport prin conducte

601 Servicii de transport pe calea ferată

6010 Servicii de transport pe calea ferată

6011 6010.1 Servicii de transport interurban de călători pe calea ferată

6010.11 Servicii de transport interurban de călători pe calea ferată Această subclasă elementară include: - transportul interurban de călători asigurat de calea ferată, indiferent de distanță şi de clasa folosită Această subclasă elementară include de asemenea: - transportul bagajelor, animalelor etc. Această subclasă elementară nu include: - servicii ale vagoanelor de dormit, clasificate în 5523.14 - servicii ale vagoanelor restaurant, clasificate în 5530.12

6010.12 Servicii de transport interurban de pasageri şi autoturisme proprii, pe calea ferată Această subclasă elementară include: - transportul interurban al pasagerilor şi autoturismelor proprii, asigurat de calea ferată, indiferent de distanță şi clasa folosită Această subclasă elementară include de asemenea: - transportul bagajelor, al animalelor etc. Această subclasă elementară nu include: - servicii ale vagoanelor de dormit, clasificate în 5523.14 - servicii ale vagoanelor restaurant, clasificate în 5530.126010.2 Servicii de transport de mărfuri pe calea ferată

6010.21 Servicii de transport frigorific pe calea ferată Această subclasă elementară include: - transportul pe calea ferată a mărfurilor congelate sau refrigerate, în vagoane frigorifice speciale

6010.22 Servicii de transport a produselor petroliere pe calea ferată Această subclasă elementară include: - transportul pe calea ferată al produselor petroliere (țiței brut, gaze naturale şi produse petroliere rafinate), în vagoane cisternă speciale

6010.23 Servicii de transport de alte lichide în vrac şi de gaze, pe calea ferată Această subclasă elementară include: - transportul pe calea ferată al altor lichide în vrac sau de gaze, în vagoane cisternă speciale

6010.24 Servicii de transport de mărfuri containerizate, pe calea ferată Această subclasă elementară include: - transportul pe calea ferată al articolelor individuale şi pachetelor asamblate (adunate) şi expediate în containere special concepute pentru a facilita manipularea în timpul transportului.

6010.25 Servicii de transport poştal pe calea ferată Această subclasă elementară include: - servicii de transport poştal pe calea ferată, în numele autorităţilor poştale naţionale şi străine

6010.26 Servicii de transport de bunuri uscate, în vrac (cereale, făină, nisip, etc.), pe calea ferată Această subclasă elementară include: - transportul pe calea ferată al bunurilor uscate, în vrac, cum sunt cerealele, făina, cimentul, nisipul, cărbunele etc.

6010.27 Servicii de transport al altor mărfuri n.c.a., pe calea fera

6010.3 Servicii de împingere sau de remorcare, pe calea ferată

6010.30 Servicii de împingere sau de remorcare, pe calea ferată Această subclasă elementară include: - servicii de împingere sau de remorcare pe calea ferată, de exemplu mişcarea vagoanelor în depouri, între triaje, pe linii ferate secundare, industriale etc.

602 Alte servicii de transport terestru

6021 Alte servicii de transport terestru de călători, pe bază de grafic

6021.1 Servicii de transport urban şi suburban de călători pe calea ferată

6021.10 Servicii de transport urban şi suburban de călători pe calea ferată (inclusiv cea subterană sau suspendată) Această subclasă elementară include: - servicii asigurate de căile ferate de tranzit urban (inclusiv cele subterane sau suspendate) Această subclasă elementară include de asemenea: - transportul de bagaje însoţitoare, animale etc. Această subclasă elementară nu include: - transportul cu tramvaiul, clasificat în

6021.316021.2 Servicii de transport terestru mixt 6021.20 Servicii de transport terestru mixt (combinat)

6021.3 Servicii de transport urban şi suburban de călători, altul decât cel pe calea ferată

6021.31 Servicii de transport rutier de pasageri, urban şi suburban, pe bază de grafic Această subclasă elementară include: - transportul interurban de pasageri pe bază de grafic, cu opriri multiple, pe autostrăzi şi alte căi de transport terestru - servicii de transport cu autobuzul, tramvaiul, troleibuzul, asigurate în general prin concesiune, în limitele unui singur oraş sau ale unui grup de oraşe limitrofe Această subclasă elementară include de asemenea: - transportul de bagaje însoţitoare, animale etc. Această subclasă elementară nu include: - transportul urban şi suburban de călători pe calea ferată, clasificat în

6021.32 Alte servicii speciale de transport rutier de pasageri, urban şi suburban Această subclasă elementară include: - servicii de transport rutier special pentru călători, organizat adesea pentru o clientelă restrânsă şi care funcţionează pe trasee prestabilite, pe bază de grafic

- autobuze şcolare care transportă elevii între casă şi şcoală, între şcoli etc. Această subclasă elementară nu include: - servicii de taxi, clasificate în
6022.11 şi alte servicii de închiriere a autoturismelor cu şofer, clasificate în
6022.126021.4 Servicii de transport rutier interurban de pasageri
6021.41 Servicii de transport rutier interurban de pasageri, pe bază de grafic Această subclasă elementară include: - transportul interurban, pe bază de grafic, de călători, pe autostrăzi, cu autobuzul Această subclasă elementară include de asemenea: - transportul de bagaje însoțitoare, animale etc.
6021.42 Servicii speciale de transport rutier interurban de pasageri Această subclasă elementară include: - transportul, pe bază de grafic, între un centru urban şi aeroporturi sau stații din alt centru urban, cu autobuze şi limuzine ale aeroporturilor, pentru mai mulți pasageri, cu şofer
6021.5 Alte servicii de transporturi terestre de călători
6021.51 Servicii de transport de călători cu funiculare, teleferice şi ski-lifturi, scări rulante, etc.
6021.52 Alte servicii de transport de călători n.c.a. Această subclasă elementară include: - alte servicii de transport rutier pentru pasageri, pe bază de grafic, cu autovehicule rutiere, n.c.a. Această subclasă elementară include de asemenea: - transportul de bagaje însoțitoare, animale etc
6022 Servicii de taxi şi servicii de închiriere a automobilelor, cu şofer
6022.1 Servicii de taxi şi servicii de închiriere a automobilelor, cu şofer
6022.11 Servicii de taxi Această subclasă elementară include: - servicii de taxi motorizate, inclusiv urbane, suburbane şi interurbane. Aceste servicii sunt furnizate, de regulă, pentru călătorii limitate în timp şi/sau distanță şi cu destinație declarată. Tot aici se includ şi serviciile de rezervări ale taxiurilor şi ale automobilelor, cu şofer. Această subclasă elementară nu include: - servicii de taxi cu tracțiune animală, clasificate în
6023.13 - servicii de taxi pe apă şi aerian, clasificate în 6120.12 şi, respectiv,
6220.10 - servicii de ambulanță, clasificate în 8514.14
6022.12 Servicii de închiriere a automobilelor, cu şofer Această subclasă elementară include: - servicii de închiriere a automobilelor cu şofer, livrate oriunde, cu excepția serviciilor de taxi Aceste servicii sunt

livrate în general în funcție de timp, unui număr limitat de pasageri şi implică adesea transportul la mai multe destinații
6023 Servicii de transport terestru de călători, ocazional
6023.1 Servicii de transport terestru ocazional, de călători
6023.11 Servicii de închiriere a autobuzelor şi autocarelor, cu şofer Această subclasă elementară include: - servicii de închiriere a autobuzelor şi autocarelor cu şofer, asigurate în general în funcție de timp şi distanță, cu excepția serviciilor de turism. Acestea implică adesea transportul la mai multe destinații
6023.12 Servicii de organizare a excursiilor cu autocarul Această subclasă elementară include: - servicii de organizare a excursiilor cu autocarul, inclusiv turul oraşelor. Aici sunt incluse şi servicii aferente pentru care nu se percepe o taxă separată (ghizi, asigurarea mesei etc.)
6023.13 Servicii de transport de călători cu vehicule cu tracțiune animală sau umană Această subclasă elementară include: - servicii de transport de călători cu vehicule cu tracțiune animală şi cu animale de povară, cu condiția să se asigure serviciile unui vizitiu sau însoțitor al animalelor Această subclasă elementară nu include: - servicii de închiriere a vehiculelor de pasageri cu tracțiune animală, fără vizitiu, clasificate în 7121.15
6023.14 Alte servicii de transport ocazional de călători, n.c.a.
6024 Servicii de transport rutier de mărfuri
6024.1 Servicii de transport rutier de mărfuri, cu vehicule specializate
6024.11 Servicii de transport rutier frigorific Această subclasă elementară include: - transport rutier al mărfurilor congelate şi refrigerate în camione şi maşini frigorifice speciale
6024.12 Servicii de transport rutier de produse petroliere Această subclasă elementară include: - transportul rutier al produselor petroliere (țiței brut, gaze naturale şi produse petroliere rafinate) în camioane cisternă speciale 6024.13 Servicii de transport rutier de produse lichide şi gazoase, în vrac Această subclasă elementară include: - transportul rutier al produselor lichide în vrac sau gazoase, în cisterne speciale, inclusiv colectarea laptelui de la ferme 6024.14 Servicii de transport rutier de mărfuri containerizate Această subclasă elementară include: - transportul rutier al articolelor individuale şi pachetele asamblate (adunate) şi expediate în containere de expediție special concepute pentru a facilita manipularea în timpul transportului.
6024.15 Servicii de transport rutier de mobilă Această subclasă elementară include: - transportul rutier al mobilei pe orice distanță

Această subclasă elementară include de asemenea: - servicii de mutare a mobilei
6024.16 Servicii de transport rutier de mărfuri uscate, în vrac
Această subclasă elementară include: - transportul rutier al mărfurilor uscate în vrac, cum sunt cerealele, făina, cimentul, nisipul, cărbunele etc.
6024.17 Alte servicii de transport rutier specializat, n.c.a. Această subclasă elementară include: - transportul rutier cu alte vehicule specializate n.c.a. Sunt incluse aici transporturile de beton şi asfalt, transportul animalelor de fermă şi al autoturismelor, cu vehicule speciale, etc. Această subclasă elementară nu include: - servicii de transport asigurate cu maşini blindate, clasificate în 7460.14
6024.2 Servicii de transport rutier de mărfuri, cu vehicule nespecializate
6024.21 Servicii de transport poştal
6024.22 Servicii de transport rutier al altor mărfuri n.c.a. Această subclasă elementară include: - transportul rutier de mărfuri n.c.a. cu vehicule nespecializate
6024.3 Servicii de închiriere a vehiculelor comerciale de marfă, cu şofer
6024.30 Servicii de închiriere a vehiculelor comerciale de marfă, cu şofer Această subclasă elementară nu include: - închirierea camioanelor fără şofer, clasificată în 7121.11
603 Servicii de transport prin conducte
6030 Servicii de transport prin conducte6030.1 Servicii de transport prin conducte
6030.11 Servicii de transport de petrol rafinat sau nerafinat şi de produse petroliere, prin conducte
6030.12 Servicii de transport de gaze naturale, prin conducte
Această subclasă elementară nu include: - servicii de lichefiere şi regazeificare a gazelor naturale, clasificate în 1110.30 - servicii de distribuţie a gazelor naturale către utilizatorii finali, clasificate în 4022.11
6030.13 Servicii de transport ale altor produse, prin conducte
Această subclasă elementară include: - transportul prin conducte al altor produse chimice, al şlamului de cărbune şi al altor produse n.c.a.
Această subclasă elementară nu include: - servicii de distribuţie a gazelor naturale, aburului şi apei la utilizatorii finali, clasificate în 4022.11, 4030.10 şi respectiv, 4100.20
61 Servicii de transport pe apă
611 Servicii de transport maritim şi de coastă
6110 Servicii de transport maritim şi de coastă

6110.1 Servicii de transport maritim şi de coastă, de pasageri
6110.11 Servicii de transport de călători cu bacul (inclusiv vehicule, vagoane, bagaje, etc.), maritim şi de coastă Această subclasă elementară include: - transportul de călători cu bacul, inclusiv ambarcațiuni pe pernă de aer şi ambarcațiuni cu aripi portante, pe bază de grafic sau aleatoare Această subclasă elementară include de asemenea: - transportul bagajelor însoțitoare, al animalelor de companie etc.
6110.12 Alte servicii de transport de pasageri, maritim şi de coastă Această subclasă elementară include: - transportul de pasageri cu vase maritime, după grafic sau fără grafic - croaziere pe mare (transport, cazare, asigurarea mesei şi servicii aferente netaxate separat) - transportul de pasageri din port în port Această subclasă elementară include de asemenea: - transportul bagajelor însoțitoare, al animalelor de companie etc. - servicii de închiriere a bărcilor de agrement, cu echipaj
6110.2 Servicii de transport maritim şi de coastă, de mărfuri
6110.21 Servicii de transport maritim şi de coastă, de mărfuri congelate sau refrigerate Această subclasă elementară include: - transportul cu vase maritime al mărfurilor congelate sau refrigerate, în compartimente frigorifice speciale
6110.22 Servicii de transport maritim şi de coastă, de produse petroliere brute
6110.23 Servicii de transport maritim şi de coastă, de produse lichide în vrac şi gazoase Această subclasă elementară include: - transportul cu vase maritime al altor produse lichide în vrac şi gazoase, cum sunt gazele naturale, metanul şi produsele petroliere rafinate, în tancuri speciale
6110.24 Servicii de transport de marfă containerizată,maritim şi de coastă Această subclasă elementară include: - transportul cu vase maritime al articolelor individuale şi pachetelor asamblate în containere de expediție special concepute pentru facilitarea manipulării în timpul transportului.
6110.25 Servicii de transport poştal, maritim şi de coastă 6110.26 Servicii de transport maritim şi de coastă, a bunurilor uscate, în vrac Această subclasă elementară include: - transportul cu vase maritime al bunurilor uscate, în vrac, cum sunt cerealele, făina, cimentul, nisipul, cărbunele etc.
6110.27 Servicii de transport maritim şi de coastă, al altor mărfuri n.c.a.
6110.3 Alte servicii de transport maritim şi de coastă

6110.31 Servicii de închiriere a navelor maritime cu echipaj Această subclasă elementară include: - servicii de închiriere a tuturor tipurilor de vase maritime autopropulsate, cu echipaj, cum sunt vasele de pasageri, tancurile, cargourile pentru marfă uscată în vrac, cargoboturile şi vapoarele de mărfuri, remorcherele şi pescadoarele Această subclasă elementară nu include: - servicii de închiriere sau leasing a vaselor fără echipaj, clasificate în 7122.10
6110.32 Servicii de împingere şi remorcare pe mare Această subclasă elementară include: - servicii de împingere şi remorcare în largul mării şi în apele de coastă - servicii de remorcare a echipamentelor de foraj, macaralelor plutitoare, vaselor de dragare, a balizelor, ca şi pentru carene şi vase incomplete - servicii de remorcare a vaselor maritime avariate Această subclasă elementară nu include: - servicii de pilotaj (pentru intrarea şi ieşirea din port), asistate de remorchere, clasificate în
6322.13 - servicii de salvare şi repunere pe linia de plutire a navelor naufragiate, clasificate în
612 Servicii de transport pe căi navigabile interioare
6120 Servicii de transport pe căi navigabile interioare
6120.1 Servicii de transport de călători, cu vase, pe căi navigabile interioare şi fluviale
6120.11 Servicii de transport de călători cu bacul (inclusiv automobile şi bagaje însoţitoare), pe apele interioare şi fluviale Această subclasă elementară include: - transport de pasageri pe râuri, canale şi alte căi navigabile interioare, cu bacuri nemaritime, inclusiv ambarcaţiuni cu aripi portante şi ambarcaţiuni pe pernă de aer, pe bază de grafic sau aleatoriu Această subclasă elementară include de asemenea: - servicii de transport ale autovehiculelor şi bagajelor însoţitoare, animalelor etc.
6120.12 Alte servicii de transport de călători pe căile navigabile interioare Această subclasă elementară include: - transportul de călători pe râuri, canale şi alte căi navigabile interioare, cu vase de orice tip, în afară de bacuri Această subclasă elementară include de asemenea: - servicii de taxi pe apă, ambarcaţiuni pentru excursii şi turism - servicii de închiriere a ambarcaţiunilor de agrement cu echipaj
6120.2 Servicii de transport fluvial de mărfuri
6120.21 Servicii de transport fluvial de mărfuri refrigerate Această subclasă elementară include: - transportul cu vase nemaritime al mărfurilor refrigerate, în compartimente frigorifice speciale

6120.22 Servicii de transport fluvial de produse petroliere brute Această subclasă elementară include: - transportul cu vase nemaritime al țițeiului brut, în tancuri speciale
6120.23 Servicii de transport fluvial de produse lichide în vrac şi gazoase Această subclasă elementară include: - transportul cu vase nemaritime al altor produse lichide în vrac sau gazoase (de ex. gaze naturale, metan şi produse petroliere rafinate), în tancuri speciale
6120.24 Servicii de transport fluvial de marfă containerizată Această subclasă elementară include: - transportul cu vase nemaritime al articolelor individuale şi pachetelor asamblate şi expediate în containere special concepute pentru a facilita manipularea în timpul transportului
6120.25 Servicii de transport fluvial al altor mărfuri
6120.3 Alte servicii de transport fluvial
6120.31 Servicii de închiriere a vaselor fluviale cu echipaj Această subclasă elementară include: - servicii de închiriere a tuturor tipurilor de vase fluviale autopropulsate, cu echipaj, cum sunt vasele de pasageri, tancurile, vasele pentru mărfuri uscate în vrac, vasele de marfă şi cargoboturile, remorcherele şi vasele de pescuit etc. Această subclasă elementară nu include: - servicii de închiriere a vaselor fără echipaj, clasificate în 7122.10 - servicii de închiriere a ambarcațiunilor de agrement fluviale, clasificate în 7140.14
6120.32 Servicii de împingere şi remorcare a vaselor de transport fluvial şi pe apele interioare Această subclasă elementară include: - servicii de remorcare a barjelor pe ape interioare şi canale - servicii de remorcare a echipamentelor de foraj, macaralelor plutitoare, vaselor de dragare, balizelor, carenelor şi vaselor incomplete Această subclasă elementară nu include: - servicii de pilotaj asistat de remorchere, pentru intrarea şi ieşirea din port, clasificate în
62 Servicii de transport aerian
621 Servicii de transport aerian, după grafic
6210 Servicii de transport aerian, după grafic
6210.1 Servicii de transport aerian, de călători, după grafic
6210.10 Servicii de transport aerian, de călători, după grafic Această subclasă elementară include: - servicii de transport aerian pe rute regulate şi după grafic. Aceste servicii sunt furnizate de aparate de zbor de orice tip (inclusiv helicoptere) Această subclasă elementară include de asemenea: - servicii de transport al bagajelor pasagerilor
6210.2 Servicii de transport aerian, de mărfuri, după grafic
6210.21 Servicii de transport aerian poştal, după grafic

6210.22 Servicii de transport aerian, de mărfuri containerizate, după grafic
6210.23 Servicii de transport aerian ale altor mărfuri, după grafic
622 Servicii de transport aerian, ocazional
6220 Servicii de transport aerian, ocazional
6220.1 Servicii de transport aerian de călători, ocazional
6220.10 Servicii de transport aerian, de călători, ocazional Această subclasă elementară include: - transport aerian de pasageri, ocazional, asigurat de aparate de zbor de orice tip (inclusiv helicoptere) - zboruri panoramice şi servicii de taxi aerian, inclusiv cu helicoptere Această subclasă elementară include de asemenea: - servicii de transport al bagajelor călătorilor Această subclasă elementară nu include: - servicii de închiriere a aparatelor de zbor fără echipaj, clasificate în 6220.306220.2 Servicii de transport aerian de mărfuri, ocazional
6220.20 Servicii de transport aerian de mărfuri, ocazional Această subclasă elementară include: - transportul ocazional al corespondenței, mărfurilor containerizate şi altor mărfuri, pe calea aerului
6220.3 Servicii de închiriere a avioanelor cu echipaj
6220.30 Servicii de închiriere a avioanelor cu echipaj Această subclasă elementară include: - servicii de închiriere a aparatelor de zbor pentru transportul de mărfuri şi de călători (inclusiv helicoptere), de orice tip şi cu orice scop, cu echipaj. Aceste servicii sunt furnizate în general în funcție de timp şi de obicei sunt implicate câteva destinații diferite Această subclasă elementară nu include: - servicii de închiriere a avioanelor fără echipaj, clasificate în 7123.10
623 Servicii de transport spațial
6230 Servicii de transport spațial
6230.1 Servicii de transport spațial
6230.10 Servicii de transport spațial Această subclasă elementară include: - lansarea în spațiu şi plasarea pe orbită a sateliților Această subclasă elementară include, de asemenea: - servicii oferite de laboratoarele spațiale
63 Servicii anexe şi auxiliare transportului; servicii ale agențiilor de turism
631 Servicii de manipulare şi depozitare a mărfurilor
6311 Servicii de manipulare a mărfurilor6
311.1 Servicii de manipulare a mărfurilor
6311.11 Servicii de manipulare a mărfurilor containerizate Această subclasă elementară include: - servicii de manipulare a încărcăturii, asigurate pentru mărfuri containerizate, inclusiv servicii ale docherilor

(adică încărcarea şi descărcarea mărfurilor containerizate de pe vase, în porturi)
6311.12 Servicii de manipulare a mărfurilor necontainerizate
Această subclasă elementară include: - servicii de manipulare a mărfurilor, furnizate pentru mărfurile necontainerizate sau pentru bagajele călătorilor - servicii ale terminalelor de mărfuri, pentru toate modalităţile de transport, inclusiv servicii ale docherilor (adică încărcarea şi descărcarea mărfurilor necontainerizate de pe vase, în porturi)
Această subclasă elementară include de asemenea: - servicii de manipulare ale bagajelor în aeroporturi şi terminale ale liniilor de autobuze, căi ferate etc. Această subclasă elementară nu include: - alte servicii auxiliare de transport, legate de un anumit mod de transport, clasificate în
6321.10 pentru transportul pe căi ferate,
6321.25 pentru transportul rutier,
6322.16 pentru transportul pe apă şi
6323.13 pentru transportul aerian
6312 Servicii de stocare şi depozitare
6312.1 Servicii de stocare şi depozitare
6312.11 Servicii de depozitare a bunurilor congelate sau refrigerate
Această subclasă elementară include: - servicii de depozitare a bunurilor congelate sau refrigerate, inclusiv a produselor alimentare perisabile
6312.12 Servicii de depozitare a lichidelor în vrac şi a gazelor
Această subclasă elementară include: - servicii de depozitare ale lichidelor în vrac şi gazelor, inclusiv ale ţiţeiului şi ale produselor din ţiţei, ale vinului şi altele asemenea.
6312.13 Servicii de depozitare a grânelor în silozuri
6312.14 Alte servicii de stocare şi depozitare
632 Alte servicii anexe de transport
6321 Alte servicii anexe de transport terestru
6321.1 Servicii anexe de transport pe calea ferată
6321.10 Servicii anexe de transport pe calea ferată Această subclasă elementară include: - servicii pentru călători în terminalele de căi ferate (vânzarea biletelor, rezervări, birou de bagaje, birou pentru bagaje pierdute) - servicii de operare a infrastructurii feroviare - servicii de întreţinere şi reparaţii minore ale materialului rulant - alte servicii auxiliare pentru transportul feroviar n.c.a. Această subclasă elementară nu include: - servicii de manevră, clasificate în
6010.30 - servicii de manipulare a mărfurilor pe calea ferată, clasificate în
6311.11 dacă sunt pentru mărfuri containerizate, şi în

6311.12 dacă sunt pentru mărfuri necontainerizate sau bagajele călătorilor
6321.2 Servicii anexe de transport rutier
6321.21 Servicii anexe ale stațiilor de autobuz și ale autogărilor Această subclasă elementară include: - servicii ale terminalelor pentru călători, în legătură cu transportul cu autobuzul (vânzarea biletelor, rezervări, birou de bagaje, birou de bagaje pierdute) Această subclasă elementară nu include: - servicii de manipulare a bagajelor și mărfurilor, clasificate în
6321.22 Servicii de exploatare a autostrăzilor Această subclasă elementară include: - servicii de exploatare a autostrăzilor, drumurilor și șoselelor Această subclasă elementară nu include: - servicii ale facilităților de parcare a vehiculelor, clasificate în
6321.23 Servicii de exploatare a podurilor și tunelurilor Această subclasă elementară nu include: - servicii ale facilităților de parcare a vehiculelor, clasificate în
6321.24 Servicii de parcare Această subclasă elementară include: - servicii de parcare asigurate de parcări pentru autoturisme, locuri de parcare și garaje de parcare, acoperite sau neacoperite - servicii de parcare pentru autovehicule, motociclete și biciclete Această subclasă elementară include de asemenea: - parcarea cu plată pe străzi, drumuri și în locuri publice Această subclasă elementară nu include: - servicii de închiriere cu luna sau anul a garajelor închise sau spațiilor de garaj pentru vehicule, clasificate în 7020.12
6321.25 Alte servicii anexe de transport rutier (inclusiv ale agențiilor de bilete), n.c.a. Această subclasă elementară nu include: - servicii de curățare a autobuzelor și a altor vehicule de transport, clasificate în 7470.16
6322 Alte servicii anexe de transport pe apă (inclusiv ale agențiilor de bilete)
6322.1 Alte servicii anexe de transport pe apă (inclusiv ale agențiilor de bilete)
6322.11 Servicii de exploatare a porturilor și căilor navigabile Această subclasă elementară include: - servicii de operare în porturi, ca: debarcadere, docuri, dane, cheiuri și alte servicii legate de terminalele porturilor, inclusiv serviciile din terminalele pentru călători, în legătură cu transportul pe apă - servicii de operare și întreținere ale canalelor pentru bărci, barje și nave, ale râurilor canalizate și ale altor căi navigabile artificiale interioare Această subclasă elementară include de asemenea: - servicii ale ecluzelor, lifturilor pentru bărci, barajelor - servicii de remorcare pe canale, altele decât cele efectuate de remorchere, de exemplu

cu tractoare sau locomotive şi odgoane Această subclasă elementară nu include: - servicii ale docherilor: ▪ pentru mărfuri containerizate, clasificate în
6311.11 ▪ pentru mărfuri necontainerizate, clasificate în
6311.12 - servicii de depozitare în porturi, clasificate în
6312.1 - servicii de pilotaj în legătură cu aducerea şi scoaterea vaselor din docuri, clasificate în
6322.12 - servicii de aducere şi scoatere din docuri, asistate de remorchere, clasificate în
6322.12 Servicii de pilotaj (pentru intrarea şi ieşirea din port) Această subclasă elementară include: - servicii de pilotaj, inclusiv servicii ale vaselor pilot, fie că sunt furnizate pentru a conduce un vas în sau din port, fie pentru a evita riscurile de navigaţie
6322.13 Servicii de remorcare pentru acostarea navelor în docuri Această subclasă elementară include: - servicii de remorcare în legătură cu acostarea şi scoaterea din docuri a navelor de toate tipurile Această subclasă elementară nu include: - servicii de remorcare şi împingere: ▪ în largul mării, clasificate în
6110.32 ▪ pe căi navigabile interioare, clasificate în
6322.14 Servicii de protecţie a navigaţiei maritime şi fluviale Această subclasă elementară include: - servicii legate de exploatarea farurilor, farurilor plutitoare, geamandurilor; servicii pentru marcarea canalelor etc.
6322.15 Servicii de salvare şi repunere pe linia de plutire a navelor naufragiate Această subclasă elementară include: - servicii de salvare a navelor, fie în ape oceanice sau de coastă, fie pe căi navigabile interioare. Aceste servicii constau în recuperarea navelor avariate sau naufragiate şi a încărcăturii lor, inclusiv scoaterea la suprafaţă a navelor scufundate, redresarea navelor răsturnate şi readucerea în stare de navigabilitate a navelor eşuate etc. Această subclasă elementară nu include: - servicii de remorcare a navelor avariate sau naufragiate: ▪ clasificate în
6110.32 dacă e vorba de nave maritime ▪ clasificate în
6120.32 dacă e vorba de nave pentru căile navigabile interioare
6322.16 Alte servicii anexe de transport pe apă n.c.a. Această subclasă elementară include: - servicii auxiliare ale transportului pe apă, legate sau nu de exploatarea navelor, neclasificate anterior, cum ar fi serviciile pentru spargerea gheţii, de înregistrare a navelor, de dezafectare şi de conservare a navelor etc. Această subclasă elementară nu include: - servicii de dezinfecţie şi deratizare a navelor, clasificate în
7470.11 - servicii de curăţare a navelor, inclusiv decontaminarea de

carburanți şi țiței, clasificate în 7470.16 - servicii de combatere a poluării cu țiței, clasificate în 9003.12
6323 Alte servicii anexe de transport aerian
6323.1 Alte servicii anexe de transport aerian
6323.11 Servicii de exploatare a aeroporturilor, cu excepția serviciilor de manipulare a mărfurilor şi bagajelor călătorilor Această subclasă elementară include: - servicii pentru pasageri ale terminalelor din aeroporturi şi servicii la sol, inclusiv cele legate de pistele de rulare Această subclasă elementară nu include: - servicii de manipulare a mărfurilor pe terminalele din aeroporturi, pentru: ▪ mărfuri containerizate, clasificate în
6311.11 ▪ mărfuri necontainerizate sau pentru bagajele călătorilor, clasificate în
6323.12 Servicii de control al traficului aerian Această subclasă elementară include: - servicii de exploatare a turnurilor de control, inclusiv servicii de control al aterizării şi decolării aeronavelor Această subclasă elementară include de asemenea: - servicii de exploatare a stațiilor radar situate în aeroporturi
6323.13 Alte servicii anexe transportului aerian, n.c.a. Această subclasă elementară include: - servicii de prevenire şi stingere a incendiilor - servicii în hangare Această subclasă elementară include de asemenea: - remorcarea aeronavelor - servicii de rating Această subclasă elementară nu include: - servicii de dezinfecție şi dezinsecție a aeronavelor, clasificate în 7470.11 - servicii de curățare a aeronavelor,clasificate în 7470.16 - servicii de salvare din catastrofe aeriene, clasificate în 7524.12 - servicii ale şcolilor de pilotaj, clasificate în 8041.12
633 Servicii ale agențiilor de turism şi ale ghizilor pentru turism; servicii de asistență pentru turism, n.c.a.
6330 Servicii ale agențiilor de turism şi ale ghizilor pentru turism; servicii de asistență pentru turism, n.c.a.
6330.1 Servicii ale agențiilor de turism şi ale ghizilor pentru turism; servicii de asistență pentru turism, n.c.a.
6330.11 Servicii pentru organizarea de excursii Această subclasă elementară include: - servicii de organizare a excursiilor (pachete de servicii turistice). Un astfel de pachet include de obicei transportul de călători şi bagaje, cazarea, tururi panoramice şi servicii similare oferite într-un circuit
6330.12 Vânzarea biletelor de călătorie, organizarea de excursii cu cazare pe bază de taxă sau contract

6330.13 Servicii de informare turistică Această subclasă elementară include: - informaţii de călătorie, servicii de consiliere şi planificare - servicii de rezervare a cazării
6330.14 Servicii de ghid turistic Această subclasă elementară include: - servicii de ghid turistic oferite de agenţiile de turism şi de ghizi turistici independenţi Această subclasă elementară nu include: - servicii de traducere orală, clasificate în 7485.14 - servicii de ghid de vânătoare şi montan, clasificate în 9262.13
634 Servicii ale altor agenţii de transport
6340 Servicii ale altor agenţii de transport
6340.1 Servicii ale agenţiilor de transport de marfă
6340.11 Servicii de navlosire (inclusiv servicii de curtaj maritim)
6340.12 Alte servicii de expediere a mărfurilor (servicii de mesagerie, servicii de organizare a transportului mărfurilor) Această subclasă elementară include: - servicii de brokeraj al mărfurilor - servicii de predare a mărfurilor (în primul rând organizarea transportului sau aranjamente în numele expeditorului) - servicii de brokeraj al spaţiului din aeronave - servicii de reorganizare în loturi mai mari a mărfurilor şi de divizare a mărfii în vrac
6340.2 Alte servicii anexe şi auxiliare transportului
6340.20 Alte servicii anexe şi auxiliare transportului (servicii legate de formalităţi vamale, fiscale, bancare, de asigurare, sanitare, de verificarea documentelor, facturilor, ambalajelor, conţinutului, de cântărire şi luare de mostre, de recepţionare a mărfii etc. Această subclasă elementară include: - servicii de audit al facturilor şi de informaţii privind taxele de transport - servicii de pregătire a documentelor de transport - servicii de ambalare şi despachetare a mărfurilor - servicii de inspectare, cântărire şi luare de mostre - servicii de recepţionare a mărfurilor (inclusiv ridicarea şi livrarea locală)

**PROPUNERE DE PROGRAMĂ ANALITICĂ**

***Disciplina:TRANSPORTURI DE CALATORI SI MARFURI**
***Ore de curs 20 ( 2 ore x 10)**
***Ore de seminar: 10 ( 1 ora x 10 )**
***Ore de laborator:-**
***Obiective:**
- întelegerea aprofundata a activitatilor de transport si a mecanismelor si regulilor care le guverneaza pentru obtinerea de rezultate în activitatea economică
- dobândirea de cunostinte efective pentru organizarea si efectuarea transporturilor si asigurarilor pentru transport de mărfuri şi pasageri

| Nr crt | Teme de curs | Sapt Did. | Nr. ore |
|---|---|---|---|
| 1 | **Transporturile si expeditia internationala**<br>-rolul si importanta transporturilor<br>-particularitatile activitatii de transport<br>- clasifcarea activitatilor de transport<br>-sistemul transporturilor în România<br>-sistemul depozitelor si rolul recipisei de antrepozit<br>-tranzitul<br>**Depozitarea marfurilor**<br>-mijloace moderne de transport si depozitare<br>-tehnologii moderne de transport<br>-"depozitarea" marfurilor neconventionale<br>- acorduri în materie | 1 | 2 |
| 2 | **Transportul Rutier:**<br>- caracteristici<br>-componente-legislatie aferenta,accorduri internationale<br>-transportul intern: contract, tarife, legislatie<br>*- reglementari si institutii în traficul international*<br>*-contractul international: obligatii, formă raspunderi, litigii*<br>*-preturi*<br>-transportul rutier în turism: legislatie, organizare, uzante, contract, raspunderi, litigii | 2 | 2 |
| 3 | **Transportul feroviar:**<br>-caracteristici<br>-organizarea si conducerea lui în tara si strainatate: accorduri internationale<br>-conditii generale de transport: implicatiile reorganizarii SNCFR. Norme CEE<br>-tarife si modalitati de plata<br>-contractul de transport pe calea ferata<br>*-transportul turistic pe calea ferata* | 3 | 2 |
| 4 | **Transportul aerian:** | 4 | 2 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | -caracteristici<br>-accorduri internationale: IATA<br>-particularitati ale primirii marfurilor la transport<br>-contractul de transport intern si international<br>*-acordurile IATA: tiketing*<br>*-transportul charter, low cost airlines*<br>-introducere în tiketing | | |
| 5 | **Transportul maritim:**<br>-nava comerciala maritima : înmatriculare, pavilion, clasa, registru de clasificare 83, tonaj, categorii si tipuri de nave<br>*-caile de navigatie libera, porturile comerciale, taxele portuare*<br>*-regulile internationale de încarcare a navelor*<br>- modalitati de explotare a navelor<br>-organizarea si functionarea pietei internationale a navlurilor; bursa de la Constanta<br>-contractele de navlosire<br>-tehnica navlosirii<br>- contractul de transport maritim<br>*-situatia actuala a flotei si navlosirii românesti*<br>*-cabotajul*<br>-croazierele: tipuri de nave, reguli specifice, contract de turism specific, perspective<br>**Transportul fluvial:**<br>- conditii generale<br>- ruta Rin Dunare<br>-contractul fluvial<br>-transport tuirstic în Delta si pe Dunare | 5 | 2 |
| 6 | **Transporturile neconventionale**<br>-deosebirea între telecomunicatii si transport neconventioanl<br>-specificul fiecarei ramuri<br>-probleme legislative<br>-transportul electronic: comanda la ordin | 6 | 2 |
| 7 | **Legislatia în transporturi; asigurari în transporturi:**<br>-Codul Comercial Român<br>-Codul Civil si Codul de Procedura Civila<br>- Acorduri internationale si obligatii derivând din ele<br>-INCOTERMS<br>-Legislatii speciale; zone libere, spatiul Schengen, etc.<br>*- asigurarile în transporturi: rolul lor specific* | 7 | 2 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 8 | **Expeditia internationala:**<br>-rolul si sarcile expeditorului international<br>-organizarea expeditiei pe plan internationale<br>- expeditia în România<br>-integrarea în sistemul international | 8 | 2 |
| 9 | **Optimizarea deciziilor în trasporturile si expeditiile internationale de marfuri**<br>- conditiile de asumare<br>-factorul timp<br>-factorul pret<br>**Eficienta economica a transporturilor**<br>-concept; indicatori pe tipuri de întreprinderi | 9 | 2 |
| 10 | **Asigurarile in transporturi**<br>-concept<br>- forme<br>- organizarea in Romania<br>- practici si uzante internationale<br>- reguli uniforme | 10 | 2 |

| Nr Crt | Teme de seminar | Sapt Did. | Nr ore |
|---|---|---|---|
| 1 | Documentarea si informarea grupei asupra localizarii, activitatii, si documentelor folosite de principalii actori ai transportului care au sediul pe plan local (comunicari – dezbateri ) | 1 | 1 |
| 2 | Analiza legislatiei române în domeniul rutier, contractul de transport rutier (dezbatere). Legislatia în transporturi în tranzitie: (dezbatere) | 2 | 1 |
| 3 | Documentele în transportul feroviar de marfuri. Folosirea facilitatilor transportului feroviar în turism (studiu de caz) | 3 | 1 |
| 4 | Caz practic de tiketing. (studiu de caz) | 4 | 1 |
| 5 | Transportul turistic auto. Caz practic de transport | 5 | 1 |
| 6 | Transport combinat: naval - auto - cale ferata - depozitare (caz practic) | 6 | 1 |
| 7 | Zona libera lânga aeroportul international Sibiu (proiect) | 7 | 1 |
| 8 | Contractul de export: clauzele privind transportul în raport cu celelalte clauze. (dialog) | 8 | 1 |
| | Incoterms (studiu de caz), Expeditia în economia în tranzitie: (dialog) | 9 | 1 |
| 10 | Expeditia în economia în tranzitie: (dialog) | 10 | 1 |

**Se vor organiza 5 seminarii de 2 ore fiecare, o data la doua saptamani.**
**Primul seminar: probleme metotologice si organizatorice**
**Al doilea seminar: are ca tema localizarea sistemelor de transport din Sibiu pe urmatoarele segmente: 1. feroviar 2. rutier 3. aerian 4. transport urban 5. transport neconventional (gaze, apa, fibra optica etc.) Timp alocat fiecarei subgrupe pentru prezentare max 15 min.**
**Al treilea seminar: introducere in tiketing**
**Al patrulea seminar: Se vor prezent urmatoarele proiecte: 1. impactul transportului urban in Sibiu si alt oras similar (Linz, Nurenberg, La Valleta etc). 2. analiza swot privind transportul in Sibiu in anul 2007 3. analiza swot a sistemului de autostrazi din Romania 4. impactul comertului second hand in transportul rutier 5. Transporturi neconventionale turistice**
**Al cincilea seminar: transport combinat de bovine de la Husi la Dalas Texas. Fiecare memebru al grupei va primi un rol al unui participant la transport, studentii urmand sa „negocieze" conditiile de transport. Profesorul joaca rolul de moderator si eveniment neprevazut**
**Studentii grupei se impart in subgrupe egale. Daca nu se ajunnge la o impartire amiabila vor folosi criteriul ordinii alfaberice.**

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | | |
| 5 | | | | | | | | |
| 6 | | | | | | | | |
| 7 | | | | | | | | |
| 8 | | | | | | | | |
| 9 | | | | | | | | |
| 10 | | | | | | | | |
| 11 | | | | | | | | |
| 12 | | | | | | | | |
| 13 | | | | | | | | |
| 14 | | | | | | | | |
| 15 | | | | | | | | |
| 16 | | | | | | | | |
| 17 | | | | | | | | |
| 18 | | | | | | | | |
| 19 | | | | | | | | |
| 20 | | | | | | | | |

Se va marca fiecare căsuță astfel: "x" pentru răspuns corect şi "o" pentru răspuns greşit sau casuta libera

***Bibliografie selectiva:**

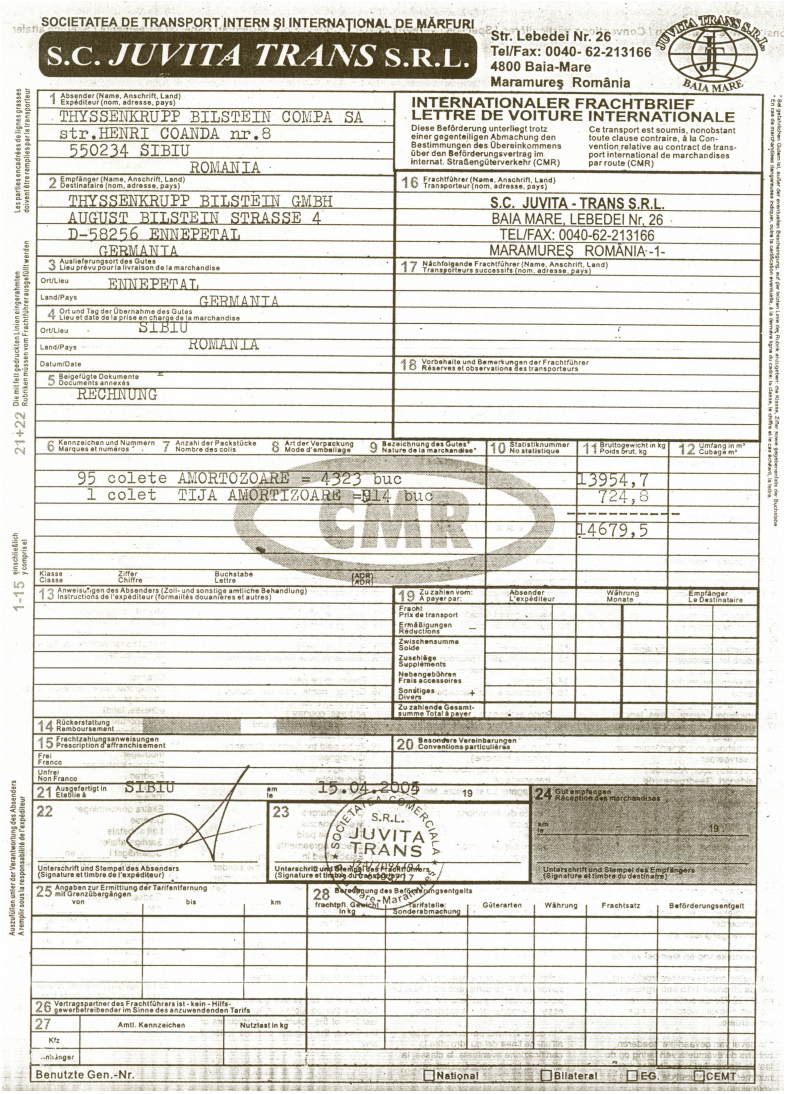
1. A.Holan - Transporturi si expeditii internationale - ASE Bucuresti 1973 curs lito
2. Constantin Alexa - Transporturi si expeditii internationale, Ed. ALL 1995
3. Organizarea, dotarea si dezvoltarea telecomunicatiilor - ASE Bucuresti 1996 curs lito
4. Gh.Filip. C.Roditis, L.Filip - Dreptul Transporturilor Ed. Sansa 1998
5. Codul Comercial Român
6. Codul Civil Român si Codul de Procedura Civila
7. Colectia de Monitoare Oficiale pentru modificarile pct. 5 si 6 si legi speciale
8. E.Davidson - Tourism, Pitman 1996
9. Documentele IATA si baza de date IATA pentru tiketing (I.Rotariu - note de curs Grecia - Anavisis 1993)
10.L.Berciu, H.Constantinescu, L.Popescu - Limba si corespondenta comerciala, Ed. Didactica si Pedagogica 1971
11.Incoterms editia 1990
12. UEE - Acordul Schengen
13. Gh. Caraiani - Transporturi si expeditii internationale de marfuri - Ed. Independenta Economica 1998
14. Ichim Valeria - Trenuri de mare viteza, Ed. stiinta si eciclopedica, Cluj
15. Aron I, Lungu R. Cismary C. - Sisteme de navigatie aerospatiala, Ed. Scrisul Românesc Craiova 1989
16. Legea nr. 13/1974 - Legea Drumurilor
17. *** Autostrazi - Ed. Tehnica Bucuresti 1981
18. Triscu A. - Spatii urbane pietonale - Ed. Thenica 1985 Bucuresti
19. Ionescu G., Manole I - ABC -ul marinarului, Ed. Tehnica Bucuresti 1976
20. Van Loox, H - Istoria navigatiei, Ed. Coresi 1993
21. Ionascu G. Antonoaie h. Ignea g. - Instalatii cu cablu pentru transport de lemne si materiale, Ed. Ceres , Bucuresti 1982
22. Coquand, R. - Drumuri, Ed. Tehnica 1968
23. Andrei R. - Metode statistice aplicate la drumuri, Ed. Tehnica, Bucuresti 1983
24. The highway code - The Stationary Office, UK 2000,
25. Trapido, B - The traveling Honplayer,London, Hamilton Hamilton Ltd. 1998

26. Nigel H - Great train of the 20th century (video recording), Padraje & design 1999
27. *** - Eurostar - introducing a new era in train business, NN Entretainment 1993
28. *** - Aviation: a 20th century epic (CD ROM)
29.Teodoru,Paul - De la roata la farfuria zburatoare
30. Stanciu.V, Caraiani G. – Transporturile si expeditiile aeriene- Lumina Lex. 1997
31. Caraiani. G. – Transporturi, expeditii si asigurari internationale – Lumina Lex 2001
32. Caraianai G. – Transporturile si expeditiile rutiere – Limina Lex 1998
33. S.Burnete , C.Ogrean, - ″ Relații economice internaționale″ , (note de curs), Ed.Alma Mater, Sibiu, 2001
34. C.Cristureanu, - ″ Economia şi politica turismului internațional″ , Ed. Abeona, Bucureşti, 1992
35. Gh. Filip, C. Roditis, L.Filip, - ″ Dreptul Transporturilor″ , Ed. Şansa, 1998
36. V.Nicula, - ″ Tehnica operațiunilor de turism ″ , Ed. Alma Mater, Sibiu, 2002
37. I.Rotariu , - ″ Ec. intreprinderilor comerciale ″ , Fundația Universității Alma Mater, Sibiu,2000
38. Revista -″ Auto Test ″ , Ed. Registrul Auto Român, nr.15, aprilie, 2000
39. Revista -″ Auto Mondial ″ , Editor Auto Press Group , martie 2002
40. Dr.Ing.I.Tătar, Ec.Ing.D.Petreanu, Ec.A.Cătu, Ec.A.Petreanu, Ing.M.Lepădatu, Ing.G.Sandor, Ing.D.Mărgărit, Ing.R.Oprişan, -″ Manualul operatorului de transport rutier″ , Ed.T3, Sfântu Gheorghe, Ediția 2000
41. Transporturi Rutiere Reglementări Naționale – Comentate , Ed. Transport Rutier, Bucureşti, 1998
42. Transport Rutier de Mărfuri Periculoase ADR – Institutul Pentru Pregătire Profesională în Transporturile Române, Ediția, 1999
43. Cenat,C. Muscalu E. – Managementul serviciilor în transporturi – Ed. Universității Lucian Blaga Sibiu 2000
44. Bayko, B. L. (2004), „Low Cost Airlines" – un nou concept în traficul aerian European, Lucrare de diploma la Facultatea de Stiinte Economice depusa la Biblioteca Universitatii "Lucian Blaga" din Sibiu
45. Doganis, R., (2001), The airline business in the twenty-first century, Londra
46. Ehmer, H., (2002), „Low-Cost Carrier in Deutschland", DLR, Unterlagen

47. Maurer, P., (2002), Luftverkehrsmanagement – Basiswissen, Ed. 2, Viena
48. Schweinschwaller, U., (2002), Perspektiven der Low-Cost Airlines am europaischen Markt – eine Analyse, Viena
49. Sterzenbach, R., (1996), Luftverkehr, Viena
50. Văcărel, I. Bercea, F. – Asigurări şi reasigurări, Ed. Marketer şi Expert, Bucureşti 1993
51. Butnaru, A. – Transporturi şi asigurări internaţionale de mărfuri, Ed. Fundaţiei România de mâine, Bucureşti 2002

xxx. - Ordonanța O.G.R. 19/'97, privind transporturile
xxx - Ordonanța O:G.R. 43/'97, privind regimul juridic al drumuilor
xxx – Ordonanța O.G.R. 44/'97, pivind transporturile rutiere
xxx – Norme de organizare şi efectuare a transporturilor rutiere şi a activităţilor conexe acestora Ord. M.T. 527/'97
xxx - Norme Specifice de Securitate a Muncii pentru Transporturile Rutiere, Editate de Institutul de Cercetări Ştiinţifice pentru Protecţia Muncii, Bucureşti, 1998

http://www.ilierotariu.ro/old/Aeroportul%20Sibiu.htm



SOCIETATEA DE TRANSPORT INTERN ŞI INTERNAŢIONAL DE MĂRFURI

**S.C. *JUVITA TRANS* S.R.L.**

Str. Lebedei Nr. 26
Tel/Fax: 0040- 62-213166
4800 Baia-Mare
Maramureş România

JUVITA TRANS S.R.L. BAIA MARE

**INTERNATIONALER FRACHTBRIEF**
**LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE**

Diese Beförderung unterliegt trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internat. Straßengüterverkehr (CMR)

Ce transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, à la Convention relative au contract de transport international de marchandises par route (CMR)

1 Absender (Name, Anschrift, Land) / Expéditeur (nom, adresse, pays)
THYSSENKRUPP BILSTEIN COMPA SA
str.HENRI COANDA nr.8
550234 SIBIU
ROMANIA

2 Empfänger (Name, Anschrift, Land) / Destinataire (nom, adresse, pays)
THYSSENKRUPP BILSTEIN GMBH
AUGUST BILSTEIN STRASSE 4
D-58256 ENNEPETAL
GERMANIA

3 Auslieferungsort des Gutes / Lieu prévu pour la livraison de la marchandise
Ort/Lieu ENNEPETAL
Land/Pays GERMANIA

4 Ort und Tag der Übernahme des Gutes / Lieu et date de la prise en charge de la marchandise
Ort/Lieu SIBIU
Land/Pays ROMANIA
Datum/Date

5 Beigefügte Dokumente / Documents annexés
RECHNUNG

16 Frachtführer (Name, Anschrift, Land) / Transporteur (nom, adresse, pays)
S.C. JUVITA - TRANS S.R.L.
BAIA MARE, LEBEDEI Nr. 26
TEL/FAX: 0040-62-213166
MARAMUREŞ ROMÂNIA -1-

17 Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land) / Transporteurs successifs (nom, adresse, pays)

18 Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer / Réserves et observations des transporteurs

Die mit leit gedruckten Linien eingerahmten Rubriken müssen vom Frachtführer ausgefüllt werden / Les parties encadrées de lignes épaisses doivent être remplies par le transporteur

21+22

| 6 Kennzeichen und Nummern / Marques et numéros | 7 Anzahl der Packstücke / Nombre des colis | 8 Art der Verpackung / Mode d'emballage | 9 Bezeichnung des Gutes* / Nature de la marchandise* | 10 Statistiknummer / No statistique | 11 Bruttogewicht in kg / Poids brut, kg | 12 Umfang in m³ / Cubage m³ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 95 | colete | AMORTOZOARE = 4323 buc | | 13954,7 | |
| | 1 | colet | TIJA AMORTIZOARE =914 buc | | 724,8 | |
| | | | | | 14679,5 | |

Klasse / Classe — Ziffer / Chiffre — Buchstabe / Lettre — (ADR) (ADR)

1-15 tunlichst / si possible

13 Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige amtliche Behandlung) / Instructions de l'expéditeur (formalités douanières et autres)

19 Zu zahlen vom: / A payer par:

| | Absender / L'expéditeur | Währung / Monale | Empfänger / Le Destinataire |
|---|---|---|---|
| Fracht / Prix de transport | | | |
| Ermäßigungen / Reductions | – | | |
| Zwischensumme / Solde | | | |
| Zuschläge / Suppléments | | | |
| Nebengebühren / Frais accessoires | | | |
| Sonstiges / Divers | + | | |
| Zu zahlende Gesamtsumme / Total à payer | | | |

14 Rückerstattung / Remboursement

15 Frachtzahlungsanweisungen / Prescription d'affranchissement
Frei / Franco
Unfrei / Non Franco

20 Besondere Vereinbarungen / Conventions particulières

21 Ausgefertigt in / Etablie à: SIBIU am / le: 15.04.2005 19

22 Unterschrift und Stempel des Absenders / (Signature et timbre de l'expéditeur)

23 Unterschrift und Stempel des Frachtführers / (Signature et timbre du transporteur)

24 Gut empfangen / Réception des marchandises
am / le 19
Unterschrift und Stempel des Empfängers / (Signature et timbre du destinataire)

Auszufüllen unter der Verantwortung des Absenders / A remplir sous la responsabilité de l'expéditeur

25 Angaben zur Ermittlung der Tarifentfernung bei Grenzübergängen
von | bis | km

26 Vertragspartner des Frachtführers ist - kein - Hilfs-, gewerbsmäßiger Unterfrachtführer im Sinne des anzuwendenden Tarifs

27 Amtl. Kennzeichen | Nutzlast in kg
Kfz
Anhänger

28 Bezeichnung des Beförderungsentgelts / Frachtpfl. Gewicht in kg | Tarifstelle: Sonderabmachung | Güterarten | Währung | Frachtsatz | Beförderungsentgelt

Benutzte Gen.-Nr.

☐ National ☐ Bilateral ☐ EG ☐ CEMT

CMR

MM-02-RBO RO-D.

IRU Union Internationale des Transports Routiers

# CARNET TIR *

## 14 volets

PX41861135

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au 21-05-2004 inclus
*Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including*

2. Délivré par Asociatia Romana Pentru Transporturi Rutiere Internationale (ARTRI)
*Issued by*
(nom de l'association émettrice / *name of issuing association*)

3. Titulaire S.C. JUVITA - TRANS S.R.L.
CF R6404717
Baia Mare, Lebedei nr. 26
Tel.: 062-213166
Maramureş - ROMÂNIA
*Holder*
(nom, adresse, pays / *name, address, country*)

4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association:
*Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:*
ARTRI ROMANIA PUNCT TRUSRU

5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale:
*Signature of the secretary of the international organization:*

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / *To be completed before use by the holder of the carnet*)

6. Pays de départ
*Country/Countries of departure* (1) ROMANIA

7. Pays de destination
*Country/Countries of destination* (1) GERMANIA

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (1)
*Registration No(s). of road vehicle(s)* (1)
MM 02 RBO / MM 80 EHE

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) (1)
*Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date)* (1)

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) (1)
*Identification No(s). of container(s)* (1)

11. Observations diverses
*Remarks*

12. Signature du titulaire du carnet
*Signature of the carnet holder*
SOCIETATEA COMERCIALA S.R.L. JUVITA TRANS J24/2096/94 R 6404717 Baia Mare-Maramureş

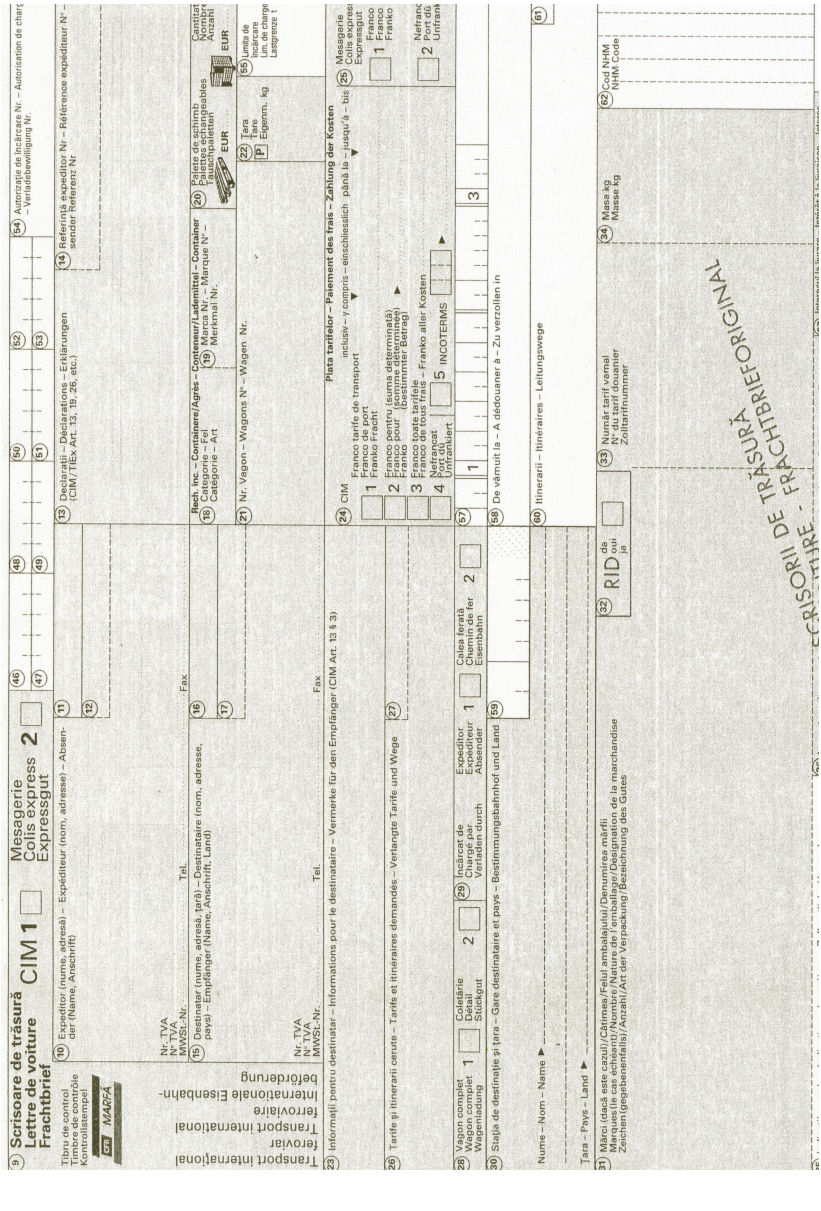
(1) Biffer la mention inutile.
*Strike out whichever does not apply.*

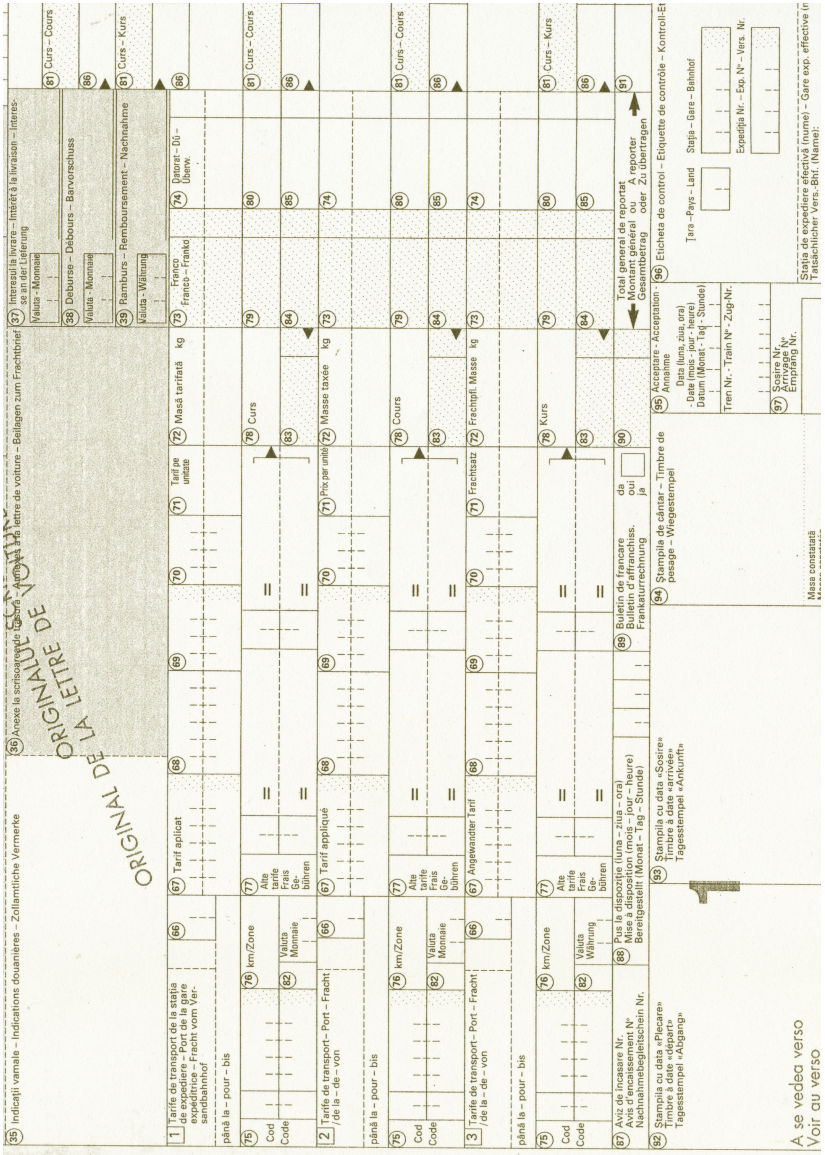
PX41861135

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

IRU - CH-GENÈVE - REPRODUCTION INTERDITE - REPRODUCTION PROHIBITED - IMPRIMÉ EN SUISSE - PRINTED IN SWITZERLAND

Scrisoarea CIM fața






scrisoarea CIM verso

## (A) Denumirea valutelor și codurile – Désignation des monnaies et codes – Währungsbezeichnungen und Codes

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ALL | Lek albanez<br>Lek albanais<br>Albanischer Lek | DEM | Marcă germană<br>Mark allemand<br>Deutsche Mark | GBP | Liră engleză<br>Livre anglaise<br>Englisches Pfund | ITL | Liră italiană<br>Lire italienne<br>Italienische Lira | NOK | Coroană norvegiană<br>Couronne norvegienne<br>Norwegische Krone | SKK | Coroană slovacă<br>Couronne slovaque<br>Slowakische Krone |
| ATS | Șiling austriac<br>Schilling autrichien<br>Österreichischer Schilling | DKK | Coroană daneză<br>Couronne danoise<br>Dänische Krone | GRD | Drahmă grecească<br>Drachme grecque<br>Griechische Drachme | LBP | Liră libaneză<br>Livre libanaise<br>Libanesisches Pfund | PLN | Zlot polonez<br>Zloty polonais<br>Polnische Zloty | SYP | Liră siriană<br>Livre syrienne<br>Syrisches Pfund |
| BAD | Dinar bosniac<br>Dinar bosniaque<br>Bosnischer Dinar | DZD | Dinar algerian<br>Dinar algérien<br>Algerischer Dinar | HRK | Kună croată<br>Kuna croate<br>Kroatische Kuna | LTL | Litas lituanian<br>Litas lituanien<br>Litauische Litas | PTE | Escudo portughez<br>Escudo portugais<br>Portugiesischer Escudo | TND | Dinar tunisian<br>Dinar tunisien<br>Tunesischer Dinar |
| BEF | Franc belgian<br>Franc belge<br>Belgischer Franken | ESP | Pesseta spaniolă<br>Peseta espagnole<br>Spanische Peseta | HUF | Forint ungar<br>Forint hongrois<br>Ungarischer Forint | LUF | Franc luxemburghez<br>Franc luxembourgeois<br>Luxemburgischer Franken | ROL | Leu român<br>Leu roumain<br>Rumänische Leu | TRL | Liră turcă<br>Livre turque<br>Türkisches Pfund |
| BGL | Leva bulgară<br>Leva bulgare<br>Bulgarische Lew | EUR | EURO | IEP | Liră irlandeză<br>Livre irlandaise<br>Irisches Pfund | MAD | Dirham marocan<br>Dirham marocain<br>Marokkanischer Dirham | RUB | Rublă nouă<br>Nouveau rouble<br>Neuer Rubel | UAH | Hryvnia ucrainian<br>Hryvnia ukrainien<br>Ukrainischer Hryvnia |
| CHF | Coroană cehă<br>Franc suisse<br>Schweizer Franken | FIM | Marcă finlandeză<br>Mark finlandais<br>Finnländische Mark | IQD | Dinar irakian<br>Dinar irakien<br>Irakischer Dinar | MKD | Denar macedonian<br>Denar macedonien<br>Mazedonischer Denar | SEK | Coroană suedeză<br>Couronne suédoise<br>Schwedische Krone | USD | Dolar SUA<br>Dollar USA<br>USA-Dollar |
| CZK | Coroana cehă<br>Couronne tchèque<br>Tschechische Krone | FRF | Franc francez<br>Franc français<br>Französischer Franken | IRR | Rial iranian<br>Rial iranien<br>Iranischer Rial | NLG | Florin olandez<br>Florin néerlandais<br>Holländischer Gulden | SIT | Tolar sloven<br>Tolar slovène<br>Slowenische Tolar | XDR | Drept special de trag<br>Droit de tirage spéci<br>Sonderziehungsrecht |
| | | | | | | | | | | YUM | Dinar iugoslav nou<br>Nouveau Dinar yougo<br>Neuer jugoslawische |

## (B) Prelungirea termenului de livrare – Prolongation du délai de livraison – Lieferfristverlängerung

| (C) Buletin de francare înapoiat | Nr. | (D) Aviz de încasare înapoiat | Nr. | (E) Întocmit proces verbal | Nr. | (F) Adeverință de primire | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bulletin d'affranchissement renvoyé | N° | Avis d'encaissement renvoyé | N° | Procès-verbal établi | N° | Quittance du destinataire | |
| Frankaturrechnung zurückgesandt | Nr. | Nachnahmebegleitschein zurückgesandt | Nr. | Tatbestandsaufnahme erstellt | Nr. | Empfangsbescheinigung | |
| din, le, den | | din, le, den | | din, le, den | | Data – Date – Datum | Semnătură<br>Signature – Unterschr |

**Costuri de tarifare** (continuare) — **FRANCO**

**Secțiuni de tarifare** (continuare)
**Sections de taxation** (suite)
**Frachtberechnungsabschnitte** (Fortsetzung)

| | | |

CARRIER: TUNCMETE SHIPPING –ISTANE
CODE NAME: "CONGENBILL". EDITION 1

Shipper

S.N.P. PETROM S.A.
109 CALEA VICTORIEI STREET
BUCHAREST, ROMANIA

Consignee

TO THE ORDER OF
SEA DOCKS SPA , RAVENNA

Notify adresss

SEA DOCKS SPA
VIA DELLA BURCHIELLA, 14
48100 RAVENNA RA

Vessel

MV ' ILKE METE' CC

**BOOKING NOTE nr. NO. 04-T-002**

De comun acord, se agreeaza astazi, 1.07.2004, intre:

« **CNFR NAVROM SA** » **Galati** in calitate de armator
si
« **TTS S.A.** » **BUCURESTI** in calitate de agent al navlositorului
urmatoarele:

**Prestatie:** transport grau

**Cantitate:** – 75.0000 mts

**Perioada:** Iulie- Decembrie 2004

**Unitati fluviale :** cu panouri metalice, apte pentru incarcare cereale

**Porturi incarcare:** Puncte de incarcare din Insula Mare a Brailei

**Port descarcare:** Constanta

**Navlu:** USD 3,50/to – Constanta

**Depozitare :** Liber depozitare in Constanta– 15 zile ; dupa 15 zile : USD 0,07 USD/to/zl

**Facturare :** Factura se va intocmi dupa terminarea prestatiei

**Plata:** Plata se va face in termen de 45 zile de la data emiterii facturii

**Rata de incarcare/descarcare:** COP / COP

**Comision:** 3% in cont TTS

**Alte conditii:**

- Navlul agreat include taxele de tranzitare CDMN, taxele de manevra, taxe portuare si de cheiaj
- Cantitatea incarcata/descarcata in/din unitatile fluviale va fi certificata printr-un Raport de Survey eliberat de surveyorul angajat de agentul navlositorului, raport ce va fi contrasemnat de slepar/ reprezentantul armatorului in portul de incarcare/descarcare. Cantitatea astfel determinata la portul de incarcare este cea care va fi trecuta in Scrisoarea de Trasura Fluviala, semnata de slepar sau reprezentantul armatorului.
- In cazul in care sleparul (reprezentantul armatorului ) nu este de acord cu masuratorile surveyorului, partile vor dispune angajarea unui surveyor neutru (costurile inspectiei fiind suportate in mod egal), masuratorile acestuia fiind finale si acceptate de ambele parti.
- In cazul in care armatorul are remarci in ceea ce priveste calitatea marfii incarcate acestea vor fi facute pe Scrisorile de trasura
- Armatorul este raspunzator pentru marfa mentionata in Scrisoarea de Trasura, din punct de vedere cantitativ din momentul in care se termina incarcarea, pina in momentul in care se descarca in portul de destinatie.
- Se accepta o diferenta de max. 0,5% intre draft survey determinat la portul de incarcare si draft survey la portul de descarcare. Orice diferenta peste aceasta limita va fi imputata armatorului la pretul marfii (CIF FO port destinatie)
- Armatorul este responsabil pentru eventualele deterioriri ale calitatii marfii pe durata volajului din motive imputabile acestuia
- Rest conditii: conform Conventiei de la Bratislava
- Conditiile prezentului Booking Note pot fi modificate numai cu acordul ambelor parti. Partile pot agrea prelungirea prezentului booking note pentru noi loturi

**TRANSPORT TRADE SERVICES**
**BUCURESTI**

**CNFR NAVROM SA**
**GALATI**

Booking Note

NAVROM S.A. GALATI
34 Portului str., 6200, GALAŢI, ROMANIA,
Phone: 0040/236/460654; 461022; 461033; 460706; 415615 Fax: 40/236/460190

Manifest of Cargo Shipped per NR 11634) Master STAFIE MIHAI from GALATI to KREMS Sailed on the ____

| B/L | Shippers | Consignees Notified | Goods | | | Weight Kgs Freight | Rate for freight | CBM | Freight | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Marks and Numbers | Packages | Contents | | | | | |
| | ISPAT SIDEX S.A. GALATI, ROMANIA | EXTERSTAHL GmbH HAUPTPLATZ 24 4020 LINZ, AUSTRIA<br><br>MIERKA DONAUHAFEN KREMS GmbH&CO KG KARL-MIERKA-STRASSE 7-9; 3500 KREMS PHONE NO. 0043 2732 72571/250 | LOT NO 1<br><br>LOT NO 2<br><br>---------- | 209 PCS.<br><br>71 PCS.<br><br>3 PCS.<br><br>---------- | HOT ROLLED STEEL PLATES AS PER CONTRACT NO. 50529 ADDENDUM NO. 50000965<br><br>HOT ROLLED STEEL COILS AS PER CONTRACT NO. 50529 ADDENDUM NO. 50000971 | 368.961 MT<br>329.894 MT<br><br>53.400 MT<br>---------- | | | | REMARKS:<br>- PARTIALY RUST<br>- OIL STAINS |
| | | | TOTAL | 283 PCS. | GALATI, 16.09.2004 | 752.255 MT | | | | |

AGENT

NAVROM S.A. GALATI

Manifest

# *CARGO – PLAN*

**BARGE 11634**

**CTR 50529/50000965- HOT ROLLED STEEL PLATES**
**CTR. 50529/50000971 - HOT ROLLED STEEL COILS**
***DESTINATIA : AUSTRIA***



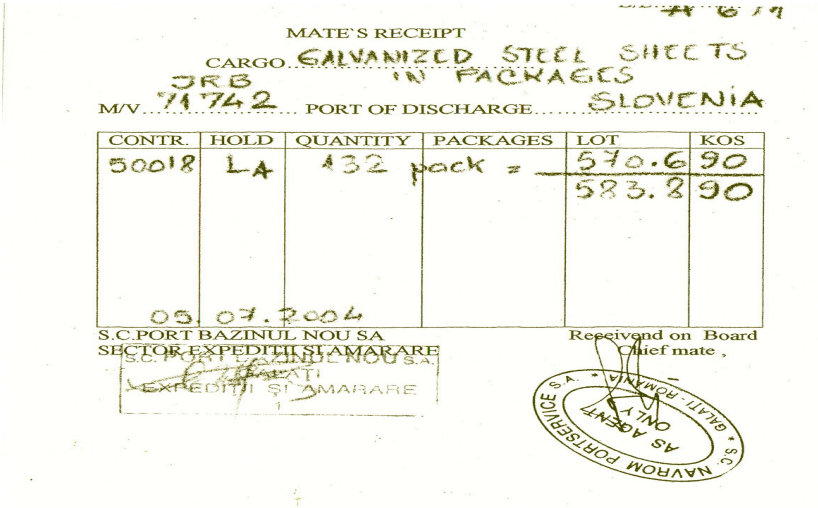

**HOLD NO.1 : CTR 50529/50000965 , LOT 1 : 133 PCS = 195.397 KOS**
**HOLD NO.2 : CTR 50529/50000965 , LOT 1 : 8 PCS = 41.919 KOS**
**CTR 50529/50000965, LOT 2 : 39 PCS = 118.336 KOS**
**CTR 50529/50000971 : 3 COILS = 53.400 KOS**
**HOLD NO.3 : CTR 50529/50000965 , LOT 1 : 68 PCS = 131.645 KOS**
**CTR 50529/50000965, LOT 2 : 18 PCS = 103.854 KOS**
**HOLD NO.4 : CTR 50529/50000965, LOT 2 : 14 PCS = 107.704 KOS**

**TOTAL LOADED : 3 COILS = 280 PCS = 752.255 KOS**

**S.C. ROMPORTMET S.A. GALATI**
**15TH SEPTEMBER 2004**
*FORWARDING DEPARTMENT*

RECEIVED ON BOARD
**BARGE 11634**

Cargo Plan la un slep



MATE'S RECEIPT

CARGO GALVANIZED STEEL SHEETS IN PACKAGES

M/V JRB 71742 PORT OF DISCHARGE SLOVENIA

| CONTR. | HOLD | QUANTITY | PACKAGES | LOT | KOS |
|---|---|---|---|---|---|
| 50018 | LA | 432 pack = | | 570.6 | 90 |
| | | | | 583.2 | 90 |

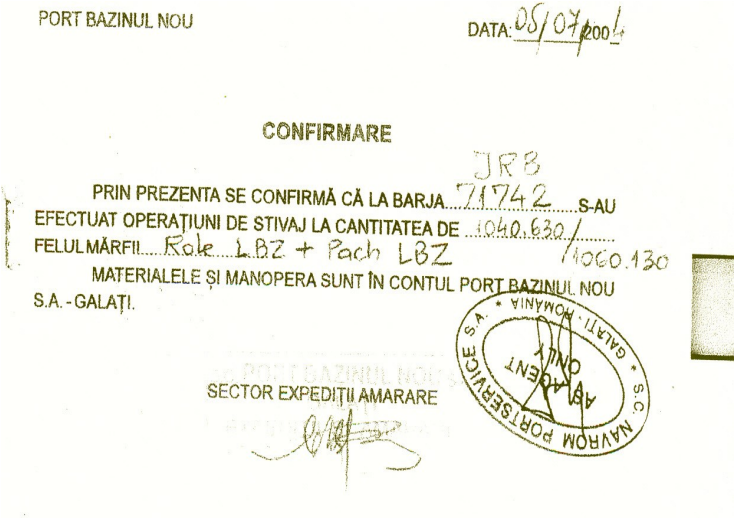
09.07.2004

S.C.PORT BAZINUL NOU SA
SECTOR EXPEDITII SI AMARARE

Received on Board
Chief mate ,

NAVROM PORTSERVICE S.A. AS AGENT ONLY GALATI - ROMANIA

Mate's Receipt



PORT BAZINUL NOU

DATA: 09/07/2004

**CONFIRMARE**

PRIN PREZENTA SE CONFIRMĂ CĂ LA BARJA JRB 71742 S-AU EFECTUAT OPERAȚIUNI DE STIVAJ LA CANTITATEA DE 1040.630 / 1060.130

FELUL MĂRFII Rolc LBZ + Pach LBZ

MATERIALELE ȘI MANOPERA SUNT ÎN CONTUL PORT BAZINUL NOU S.A. - GALAȚI.

SECTOR EXPEDIȚII AMARARE

NAVROM PORTSERVICE S.A. AS AGENT ONLY GALATI - ROMANIA

Confirmare de operatiune

| | |
|---|---|
| ① Expeditorul şi adresa lui<br>Absender und seine Adresse<br>Грузоотправитель и его адрес | ⑦ **Scrisoare de trăsură Nr.**<br>**Frachtbrief Nr.**<br>Накладная № |
| ② Destinatarul şi adresa lui<br>Empfänger und seine Adresse<br>Грузополучатель и его адрес | ⑧ Număr predare<br>Abgabe nummer<br>Номер выдачи |
| ③ Adresa avizatului<br>Meldeadresse<br>Адрес уведомляемого | NAVROM S.A. GALATI<br>**Compania de navigaţie fluvială română "NAVROM" S.A. GALAŢI**<br>**Rumaenische Fluss-Schiffahrts Gesellschaft "NAVROM" A.G. GALATZ**<br>Румынская речная судоходная компания "НАВРОМ" А.О. ГАЛАЦ |
| ④ Nava/ Armator<br>Fahrzeug/ Eigner<br>Судно/Владелец | Transportul mărfurilor se efectuează în baza prevederilor valabile ale "Convenţiei despre condiţiile generale de transport mărfuri în trafic internaţional pe Dunăre" (Convenţiile de la Bratislava)<br>Die Güterbeförderung erfolgt auf Grund des geltenden "Abkommens über allgemeine Verfrachtungsbedingungen im Güterverkehr" (Bratislavaer Abkommen).<br>Перевозка грузов осуществляется на основании действующего Соглашения об общих условиях перевозки грузов (Братиславские Соглашения). |
| ⑤ Port încărcare<br>Ladehafen<br>Порт погрузки | |
| ⑥ Port descărcare<br>Löschhafen<br>Порт выгрузки | ⑨ Menţiuni speciale ale expeditorului<br>Besondere Eintragungen des Absenders<br>Особые отметки отправителя |

| ⑩ Marca şi numărul<br>Zeichen u. Nummern<br>Марки и номера | ⑪ Denumirea mărfii şi felul ambalajului<br>Bezeichnung des Gutes und Art der Verpackung<br>Наименование груза и род упаковки | ⑫ Nr. de bucăţi<br>Anzahl der Frachtstücke<br>Количество мест | ⑬ Greutatea în kg<br>Gewicht in kg<br>Масса в кг |
|---|---|---|---|
| | | | |

COPY NOT NEGOTIABLE

⑭ Data primirii/ Ştampila
Empfangsdatum/ Stempel
Дата получения/ Печать

| ⑮ Navlu încasat<br>Fracht frankiert<br>Фрахт взыскан | ⑯ Greutatea în calcul<br>Verrechnungsgewicht<br>Расчетный вес | ⑰ Navlu per tonă<br>Frachsatz je Tonne<br>Фрахтвая ставка за тонну | ⑱ Navlu transferat<br>Fracht Überwiesen<br>Фрахт переведен |
|---|---|---|---|
| | | | |
| | TOTAL<br>Zusammen<br>**Всего** | | |

| ⑲ Pescajul navei<br>Tiefgang des Fahrzeuges<br>Осадка судна | ㉑ Prescripţii de plată<br>Frankaturvorschrift<br>Платежные предписания | ㉓ Locul şi data întocmirii, semnătura, ştampila<br>Ausstellungsdatum, Stempel, Unterschrift<br>Дата составления, печать, подпись |
|---|---|---|
| ⑳ Greutatea după pescaj<br>Gewicht laut Tiefgang<br>Вес по осадке | ㉒ Anexe/ Sigilii<br>Anlagen/ Plomben<br>Приложения/ Пломбы | |

Tipărit la S.C. Alma-Galaţi S.A.

Scrisoare de trasura

| | |
|---|---|
| 1.Agents:**SC NAVROM PORT SERVICE SA GALATZ -ROMANIA** | STANDARD STATEMENT OF FACTS<br>RECOMMENDED BYTHE INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE (BIMCO) AND THE FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND AGENTS (FONASB) |
| 2.Vessel's name:**JRB 71742** | 3.Port<br>GALATZ-NEW BASIN |
| 4.Owners/Disponent Owners | 5.Vessel berthed:04.07.2004 AT 10.00 HRS |
| | 6.Loading commenced :04.07.2004 AT 13.00 HRS<br>7.Loading completed: 05.07.2004 AT 04.00 HRS |
| 8.Cargo:**STEEL PRODUCTS** | 9.Discharging commenced: NIL 10.Discharging completed:NIL |
| | 11.Cargo documents on board :<br>12.Vessel sailed: |
| 13.Charter Party*<br>FOR THE PRESENT VOYAGE | 14.Working hours/meal hours of the port*<br>07,00-19,00hrs and 19,00-07,00hrs<br>meal time:12,00-13,00hrs and 00,00-01,00hrs |
| 15.Bill of Loading weight/quantity: 1060,130 MTS | 16.Outturn weight/quantity: |
| 17.Vessel arrived on port:02.07.2004 AT 19.00 HRS | 19.Notice of readiness tendered:05.07.2004 AT 08.00 HRS<br>20.Notice of readiness accepted:05.07.2004 AT 08.00 HRS |

## DETAILS OF DAILY WORKING

| Date | Day | Hours worked | | Hours stopped | | No.of gangs | REMARK* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | From | To | From | To | | |
| 04.07.2004 | SUN | | | 10.00 | | | VESSEL BERTHED |
| | | | | 10.00 | 13.00 | | PREPAIRED FOR LOADING |
| | | | | 13.00 | | | COMMENCED LOADING |
| | | 08.00 | 19.00 | | | TWO | LOADING |
| | | | | 19.00 | 24.00 | | NO WORK |
| 05.07.2004 | MON | | | 00.00 | 01.00 | | NO WORK |
| | | 01.00 | 04.00 | | | ONE | LOADING |
| | | | 04.00 | | | | COMPLETED LOADING |

GENERAL REMARK

| | |
|---|---|
| Place and date<br>GALATZ :05.07.2004.2004. | Name and signature (Master) |

| | |
|---|---|
| Name and signature (Agents)* | Name and signature (for Charterers/Shippers/Receivers)<br>NEW BASIN HARBOUR GALATZ |

S.C. NAVROM PORTSERVICE S.A. AS AGENT ONLY * GALATI - ROMÂNIA *

FORWORDING DEPARTMENT NEW BASIN HARBOUR S.A. GALATZ

248

ROMPORTMET SA

VAMA GALAȚI .

**PERMIS nr.** 15.781
**de încărcare, ~~descărcare, transbordare~~**
**2004 luna SEPTEMBRIE ziua 13 .**

**Subsemnatul C.N.F.R. NAVROM S.A. GALAȚI în calitate de ARMATOR al navei NR 11634 . sub pavilion ROMÂN declar că voi ÎNCĂRCA bunurile arătate mai jos destinate a fi EXPORT începând din ziua 13.09.2004 .**

| Nr. manifestului | Nr. documentului de transport | COLETE Felul | Bucăți | Mărci | Numerar | Greutatea | FELUL BUNURILOR | Țara de origine | Țara de destinație | Nr. autorizații | Observații |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 900 t | LAMINATE | ROMÂNIA | AUSTRIA | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |

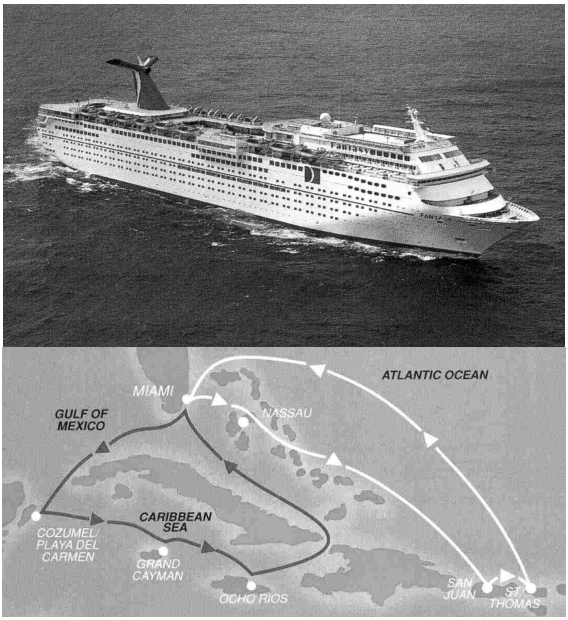
Data 13.09.2004
Semnătura și ștampila declarantului

Se permite încărcarea acestor bunuri. Control vamal ROMA
va verifica aceste bunuri.
Data 13.09.04 Șeful vămii,

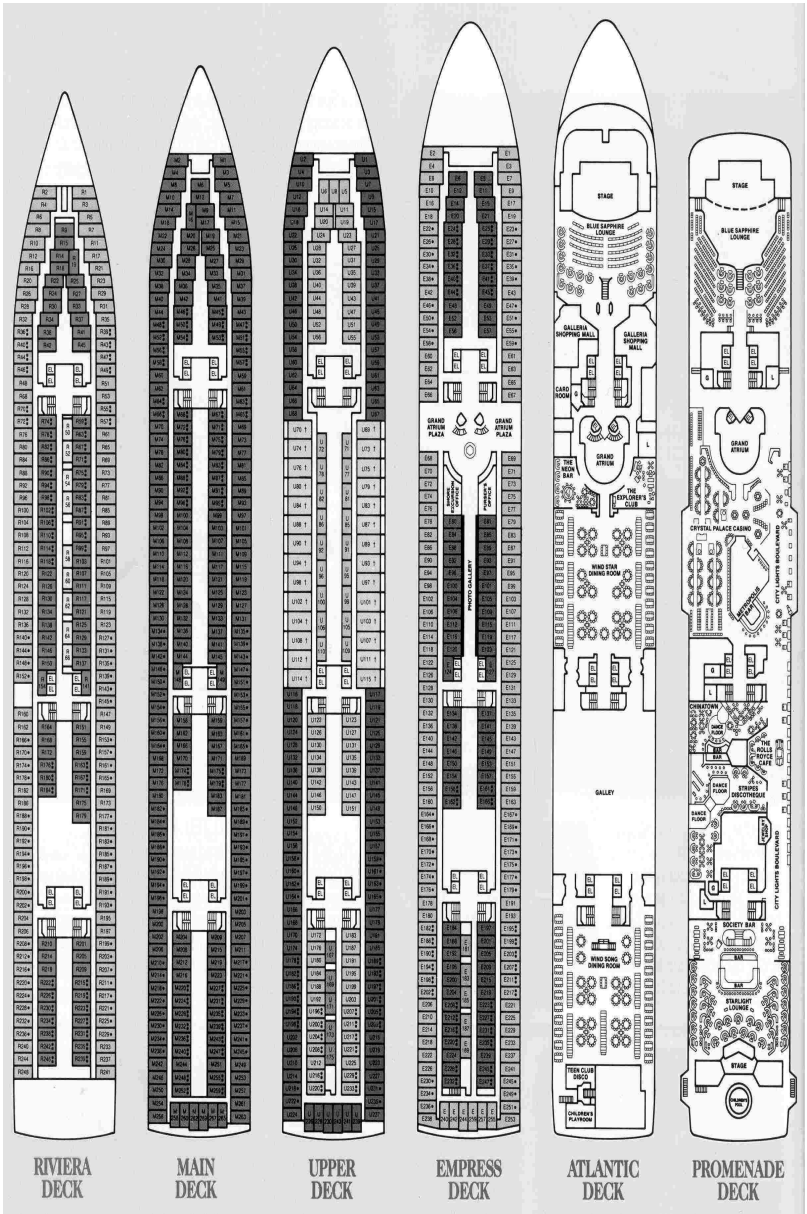
Verificat _____ bunuri
din prezentul permis și controlat _____
_____
Data _____ Control vamal

**PAKING LIST JRB 71742**

| CONTRACT - ADD | SIZE | Buc | NET WEIGHT | GROS WEIGHT |
|---|---|---|---|---|
| 50018 673 B | | | | |
| | 0.55 x 1250 | 19 | 139,220 | 141,120 |
| | 0.58 x 1250 | 5 | 42,980 | 43,480 |
| | 0,60 x 1250 | 25 | 178,580 | 181,080 |
| | 0.80 x 1250 | 5 | 33,760 | 34,260 |
| | 1.00 x 1250 | 3 | 29,400 | 29,700 |
| | 1.50 x 1250 | 3 | 27,050 | 27,350 |
| | 1.50 x 1250 | 3 | 18,950 | 19,250] |
| **TOTAL ADD 673 B** | 2.00 x1 250 | 63 | **496,940** | **476,240** |
| 50018 671 | 0.55x1000x2000 | 14 | 64,540 | 66,940 |
| | 0.60x1000x2000 | 13 | 57,070 | 58,370 |
| | 0.60x1250x2500 | 14 | 62,720 | 64,120 |
| | 0.70x1000x2000 | 13 | 52,650 | 53,950 |
| | 1.80x1000x2000 | 13 | 51,260 | 52,560 |
| | 0.80x1250x2500 | 14 | 64,570 | 65,970 |
| | 1.00x1000x2000 | 14 | 59,110 | 60,510 |
| | 1.00x1250x2500 | 13 | 54,000 | 55,300 |
| | 1.50x1000x2000 | 14 | **62,180** | **63,580** |
| | 2.00x1000x2000 | 10 | 41,590 | 42,590 |
| **TOTAL ADD 671** | | 132 | 570,690 | 583,890 |
| **TOTAL GENERAL** | | **195** | **1,040,630** | **1,060,130** |




Vas de croaziera si itinerar




Schema puntilor unui vas de croaziera

# GENERAL INFORMATION

## RAIL/SAIL

Carnival's Rail/Sail program includes free round trip train travel from selected East Coast cities on AMTRAK's "Silver Star" to Miami/Tampa. Complimentary transfers to the pier upon arrival are also included.

RAIL SAIL IS AVAILABLE FROM:

| | | |
|---|---|---|
| Baltimore, MD | New York, NY | Richmond, VA |
| Columbia, SC | Philadelphia, PA | Savannah, GA |
| Jacksonville, FL | Raleigh, NC | Washington, DC |
| Newark, NJ | | *Winter Haven, FL |

The 3rd, 4th and 5th adult and child rates are the same as Fly Aweigh rates. Rail/Sail must be booked at least two weeks prior to sailing. All Fly Aweigh conditions and restrictions apply to Rail/Sail bookings.
*Not offered for Tampa sailings.

## VACATION PACKAGE CONDITIONS AND RESTRICTIONS

- ALL VACATION PACKAGES MUST BE BOOKED AT LEAST TWO WEEKS PRIOR TO SAILING AND ARE ONLY OFFERED IMMEDIATELY PRECEDING OR FOLLOWING YOUR CRUISE. VACATION PACKAGES MAY NOT BE AVAILABLE FOR CERTAIN SAILINGS OR FROM CERTAIN CITIES. Only one pre or post package may be booked per cruise booking from certain cities. Only one Magical Orlando package may be booked per cruise booking. Any deviations and upgrades for Carnival vacation packages must be done through your travel consultant or directly with the hotel or car rental company.
- Hotel and car rental companies may be substituted without prior notice.
- Unused tour vouchers, including WALT DISNEY WORLD Resort tickets are nonrefundable. Cancellations and no-shows may be subject to a penalty.
- Only individual passengers in the same cabin can share a pre or post package. This restriction does not apply to Cruise & Orlando packages.
- Transfers between the airport, hotel and the pier, unless otherwise indicated, are not included in pre/post cruise packages that do not include a car. Transfers to and from the car rental location are not provided for rail/sail passengers booked on a vacation package.
- Specific transfers and rental car pick up and drop-off instructions for all vacation packages will be included in your documents. Compact cars are provided for single or double vacation packages. Intermediate cars are provided for triple, quad and quint vacation packages. **Minimum age for drivers: 21 years. An additional surcharge for drivers under 25 is payable to the rental car company. Credit card or deposit required.** Primary driver must have a credit card in his/her name. Rental charges are based on 24-hour periods and includes unlimited mileage. **Passengers pay for any additional time. Car vouchers cannot be used to upgrade to vans.** Cruise & Orlando passengers from overnight cities who purchased a post-cruise package must pick up their rental car prior to the initial overnight stay.
- Vacation packages do not include bellman or chambermaid gratuities, energy taxes, any parking, car rental sales tax, fuel, oil, collision damage waiver or any additional car surcharges. Bellman gratuities for groups of 10 or more rooms must be paid directly to the hotel.
- Fly Aweigh passengers from overnight cities booking a pre-cruise land package or a pre-cruise Cruise & Orlando Vacation forfeit the complimentary hotel accommodations and transfers.
- Cruise & Orlando Vacation documents will indicate your hotel assignment.
- Each one day WALT DISNEY WORLD Resort ticket can be used for MAGIC KINGDOM Park, EPCOT Center or Disney-MGM Studios Theme Park and can only be used for one park per ticket.

## CARNIVAL'S CRUISE VACATION PROTECTION PLAN

Carnival is dedicated to making your vacation as enjoyable and worry-free as possible. We have created the Cruise Vacation Protection Plan because the unexpected does sometimes occur. We highly recommend the purchase of this comprehensive plan. It provides short-term, high-quality travel protection at affordable prices. Payment for this plan should accompany your deposit.
Here's a brief summary of some of the types of protection included:

**Trip Cancellation:** Covers nonrefundable cancellation charges (as outlined in the "Cancellation and Refunds" section on page 70 of this brochure), up to the total cost, if you must cancel your cruise vacation unexpectedly because of serious and sudden injury, illness or death of a traveling companion, family member or yourself.

**Trip Interruption:** Covers unused, nonrefundable portion of your cruise vacation payment, up to the total cost, if you must interrupt your vacation unexpectedly because of serious and sudden injury, illness or death of a traveling companion, family member or yourself.

**Trip Delay:** Covers up to $500 for additional accommodations, meals and "catch-up" transportation expenses if your cruise vacation is delayed because of bad weather, carrier-caused delays or other covered reasons and this delay causes you to miss the departure of your cruise.

**Baggage Protection:** Covers up to $1,000 for 7, 10 or 11 day cruises ($500 for 3 and 4 day cruises) for loss or damage to baggage and personal property, 24 hours a day while you are traveling on your Carnival vacation.

**Medical Expense Coverage:** Covers up to $2,000 for necessary covered medical expenses, if you should be injured or sick during your Carnival cruise.

**Emergency Evacuation:** Provides up to $15,000 to cover emergency air or ground transportation costs if serious illness or injury requires hospitalization in a specialized facility or to get back home. The American International Assistance Service will coordinate all aspects of the transportation and help ensure your safe return.

**American International Assistance Service:** Also included in your Cruise Vacation Protection Plan is 24-hour hotline help for medical and travel-related problems. One toll-free telephone call to the 24-hour hotline gets a worldwide network of medical and travel-related professionals working to help you solve your problem.

**Note:** This is not a complete description of all program benefits and limitations. Naturally some restrictions and exclusions apply, such as a mental or nervous disorder, dental treatment, normal pregnancy or a "pre-existing condition" limitation which precludes coverage for claims arising from medical conditions existing within 60 days before you purchased this protection. All coverages are primary if no other insurance or indemnity such as a group health plan, Medicare or airline baggage liability allowance exists which first applies to your loss. A full Description of Coverage will be sent to your travel agent automatically with your Carnival invoice. Please refer to this for complete details. If you do not receive this Description of Coverage or if you have any questions call Carnival's Insurance Administrator – BerkelyCare, at 1-800-331-2796 (this number is for Protection Plan inquiries only, please contact your travel agent for all other information).

**Prices:** The price of the Cruise Vacation Protection Plan is based on the length of your Carnival Cruise or Cruise & Orlando Vacation. Prices are per person and are subject to change without notice:

| VACATION DURATION | PRICE PER ADULT |
|---|---|
| 3 day | $ 39 |
| 4 day | $ 49 |
| 5 & 6 day | $ 59 |
| 7 day | $ 69 |
| 10 & 11 day | $119 |

Insurance premiums are fully refundable only if you are outside of penalty periods.

**Children Covered at No Extra Charge!**

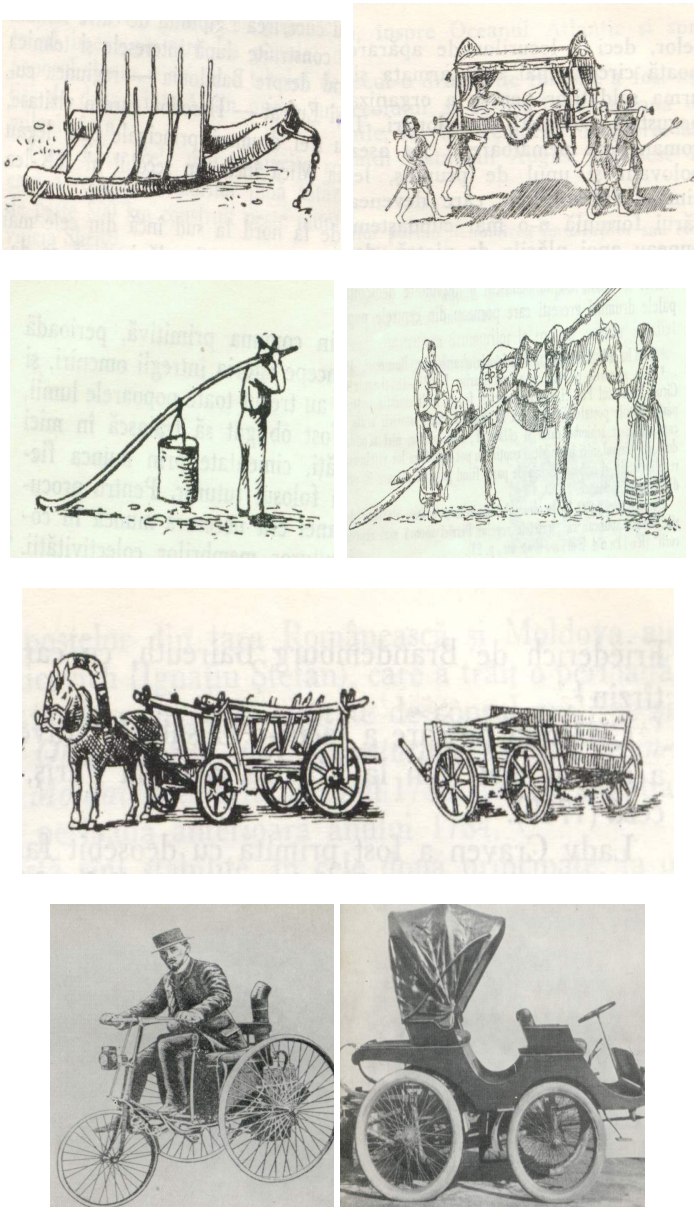
Up to four children sixteen years of age or under, are automatically covered under the Cruise Vacation Protection Plan at no extra charge provided all accompanying adults purchase this protection.

Insurance coverages are underwritten by National Union Fire Insurance Company of Pittsburgh, PA. The emergency assistance services are provided by American International Assistance Services, Inc. Member Companies of the American International Group, Inc.

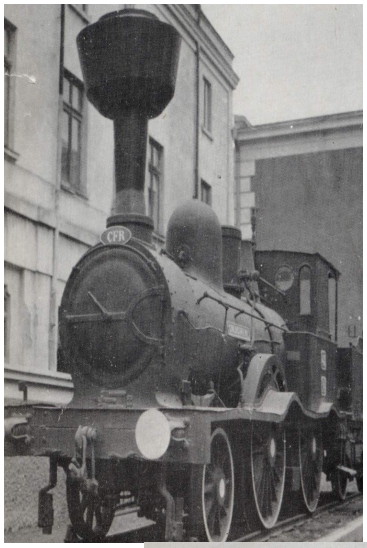
Conditii generale ale unei companii pentru croaziere

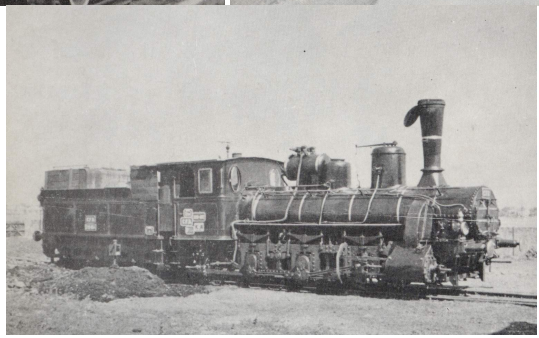
Noul avion A380

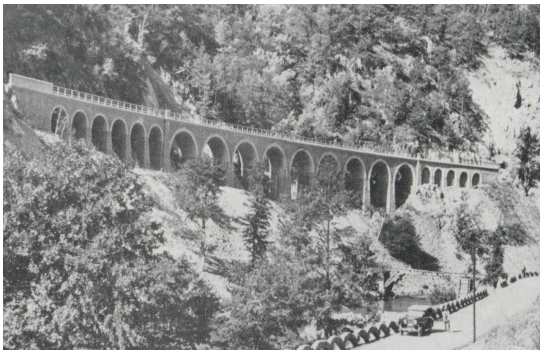
Transport rutier de persoane



Evolutia mijloacelor de transport terestre







Transportul feroviar: locomotive romanesti, gara Filaret, viaduct

GRILE DE EXAMEN

**Transporturi, expediții şi asigurări de mărfuri şi călători**

1. În depozite se realizează: 1. Transportul în timp al mărfurilor, 2. conservarea mărfurilor, 3. lotizarea mărfurilor, 4. controlul calității mărfurilor, 5 vămuirea mărfurilor
2. Tehnologiile moderne de transport cuprind: 1. Transcontainerele, 2. Paletizarea mărfurilor, 3.Dezambalarea / ambalarea
3. Licența de execuție pentru traseu, în transportul rutier se accordă pentru: 1. mărfuri generale, 2. Mărfuri perisabile, 3. Animale vii, 4.mărfuri agabaritice, 5. Transport de personae, 8. Transport mixt
4. Documentele obligatorii pentru toate categoriile de transport auto pentru marfă supuse licențelor sunt: 1. Licența de transport, 2. Licența de execuție, 3. foaia de parcurs, 4. Certificatul de înmatriculare al vehiculului, 5. Talonul de inspecție tehnică valabil 6. Permisul de conducere 7. Certificatul de clasificare al vehiculului
5. În transportul feroviar se aplică acordurile: 1. CMR, 2. ADR, 3. TRANSROUTE EUROPA, 4. CIM, 5. WARANT 6. COTIF
6. Cărăuşul feroviar este obligat să preia necondiționat:
   1. Mărfuri agabaritice, 2 expedițiile peste 12 kg., 3 mărfurile perisabile 4. Colete peste 8 m lungime, 5. toți pasagerii, 6. toate bagajele pasagerilor
7. În transportul aerian cărăuşul efectuază:
   1. Formalitățile vamale, 2. Întocmeşte documentele de transport, 3. Plata obligațiilor fiscale
8. Elementele corpului navei sunt: 1. Bigile,2. peakurile, 3. Hambarele 4. Teuga, 5. Duneta
9. Tona registru brut măsoară: 1. Volumul apei dislocate de navă, 2. Spațiul inetrior, 3. Greutatea cargo
10. Componentele Autorității portuare sunt: 1. Aqvatoriul, 2. Molul, 3. Cheiul, 4. Dana
11. Principalele contracte de navlosire sunt: 1. Voyage charter paryz, 2. Time charter, 3. Bareboat charter, 4. Conosamentul, 5. Contractul de management, 6. General Terms and Conditions.
12. Locul de acostare al navelor de pasageri este: 1. cheiul, 2. Marina.
13. Transportul neconvențional include: 1. Transportul prin conducte, 2. Transportul energiei electrice, 3. Telefonia mobila, 4.Transportul postal, 5 altele. Mentioneaza……
14. Casa de expediție emite documentul: 1. FCR, 2. Conosament, 3. Scrisoare de trăsură
15. Casa de expediție acționează: 1. În nume propiu, 2. Prin mandat, 3. Conform contractului

16. Asigurările presupun: 1. Existența riscului, 2. Existența comunității de risc, 3.Formarea fondului de asigurare, 4. Plata pagubelor
17. În asigurarea maritimă riscurile generale include: 1. Coliziunea, 2. Incendiul, 3. grevele, 4. Spargerea
18. FIOS, FD, Free in, Free Out sunt clauze: 1. Incoterms, 2. De încărcare descărcare feroviar
19. Ferryboat-urile sunt: 1. Nave de pasageri, 2. Nave de marfă, 3. Nave auxiliare
20. Expeditorul suportă riscul în cazul transportului: 1.Pe calea ferată, 2. Rutier,3. Aerian, 4. Naval

**Transporturi, expediții şi asigurări de mărfuri şi călători**

1. Cauzele depozitării mărfurilor sunt: 1. periodicitatea producțiilor agricole, 2. realizarea de stocuri, 3. Controlul vamal,4. Specularea mărfurilor pe burse, 5 prezentarea mărfurilor prin expoziții
2. Transportul în timp al mărfurilor cuprinde: 1. timpul alocat transportului, 2. timpul depozitării, 3. Timpul pentru prelucrarea mărfurilor
3. Documetele obligatorii pentru transportul rutier de persoane sunt: 1. Licența de traseu şi caiaetul de sarcini, 2. Foaia de parcurs tip ASOR, 3. Vaucher, 4. Certificat de calsificare al autovehiculului, 5. Scrisoarea de transport CMR, 6. Lista nominală a pasagerilor, 7 licența de traseu
4. În transportul rutier se aplică convențiile: 1. CMR, 2. ADR, 3. TRANSROUTE EUROPA, 4. CIM, 5. WARANT
5. Dacă destinatarul nu se prezintă să ridice marfa transportată pe calea ferată aceasta se consideră: 1. Abandonată, 2. În suferință
6. Pot părăsi teritoriul național: 1. Utilajele de tracțiune, 2. Vagoanele de marfă, 3. Vagoanele de pasageri, 4. Automotoarele
7. Convenția de tranzit de la Chicago stabileşte: 1. Libertățile aerului, 2. Continutul conosamentului, 3. Activitatea de tiketing
8. Un zbor pe rută fixă este efectuat de avioane: 1. De linie, 2.Avioane charter
9. Prin înmatricularea navei se stabileşte: 1. Pavilionul,2. Clasa, 3. Liniile de plutire, 4. Căpitanul
10. O navă, la apropierea de port este verificată mai întâi de: 1.căpitănie, 2. Poliția de frontieră, 3. vamă
11. Căpitanul eliberează pentru mărfurile încărcate pe o navă de linie: 1. conosamentul, . 2.booking note
12. Pe o navă de croazieră se aplică: 1. Legea pavilionului, 2. Taxe vamale, 3. Condițiile conform contractului

13. Transportul neconvențional include: 1. Transportul prin conducte, 2. Transportul energiei electrice, 3. Telefonia mobila, 4. Transportul posta, 5. altele. Mentioneaza……
14. Casa de expediție emite documentul: 1. FBL, 2. Conosament, 3. Scrisoare de trăsură
15. Casa de expediție poate asigura: 1. Depozitarea, 2. Vămuirea mărfii, 3. Documentațiile de fabricație
16. Asigurările presupun: 1. Existența riscului, 2. Existența comunității de risc, 3. Formarea fondului de asigurare, 4. Plata pagubelor
17. Declarația de asigurare serveşte la: 1. Evaluarea pagubei, 2. Stabilirea primei de asigurare, 3. Calculul valorii sigurate
18. INCOTERMS stabilesc regulile de: 1. Încărcare-descărcare, 2. Obligațiile transportatorului, 3. Obligațiile furnizorului şi beneficiarului
19. Ferryboat-urile sunt: 1. Nave de pasageri, 2. Nave de marfă, 3. Nave auxiliare
20. Expeditorul suportă riscul în cazul transportului: 1. Pe calea ferată, 2. Rutier, 3. Aerian, 4 naval

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | | |
| 5 | | | | | | | | |
| 6 | | | | | | | | |
| 7 | | | | | | | | |
| 8 | | | | | | | | |
| 9 | | | | | | | | |
| 10 | | | | | | | | |
| 11 | | | | | | | | |
| 12 | | | | | | | | |
| 13 | | | | | | | | |
| 14 | | | | | | | | |
| 15 | | | | | | | | |
| 16 | | | | | | | | |
| 17 | | | | | | | | |
| 18 | | | | | | | | |
| 19 | | | | | | | | |
| 20 | | | | | | | | |

Se va marca fiecare căsuță astfel: "x" pentru răspuns corect şi "o" pentru răspuns greşit

**Adăugiri**

**Acte normative apărute în ultima perioada (selecție)**

1. Ordonanța de urgenta nr. 109 din 14/07/2005 privind transporturile rutiere
2. Ordin nr. 552 din 14/04/2005 pentru modificarea şi completarea Normelor metodologice de autorizare şi efectuare a transporturilor rutiere şi a activităților conexe acestora, aprobate prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor şi locuinței nr. 1.842/2001, cu modificările şi completările ulterioare
3. Anexa din 27/04/2004 cuprinzând anexele nr. 1 si 2 la Ordinul ministerului educatiei si cercetarii nr. 3.680/2004 cu privire la planul si programele de învatamânt ale unitatilor care organizeaza si desfasoara cursuri de pregatire în vederea obtinerii permisului de conducere
4. Instructiuni din 09/11/2004 privind acordarea avizului prevăzut la art. $220^1$ alin. (3) din Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 85/2003, cu modificările şi completările ulterioare
5. Ordin nr. 169 din 01/04/2004 privind reglementarea controlului în traficul rutier al ansamblurilor de vehicule formate din autotractoare cu axa simpla motoare si semiremorci specializate basculante
6. Ordin nr. 215 din 09/02/2004 pentru modificarea si completarea Normelor metodologice de autorizare si efectuare a transporturilor rutiere si a activitatilor conexe acestora, aprobate prin Ordinul ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei nr. 1.842/2001
7. Ordin nr. 296 din 20/02/2004 privind modificarea si completarea Ordinului ministrului transporturilor, constructiilor si turismului nr. 1.170/2003 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi si în regim de închiriere - Metodologia de licentiere a transporturilor rutiere publice de persoane sau bunuri în regim de taxi, a transporturilor rutiere publice de persoane în regim de închiriere
8. Ordin nr. 618 din 29/03/2004 privind reglementarea controlului în traficul rutier al ansamblurilor de vehicule formate din autotractoare cu axa simpla motoare si semiremorci specializate basculante
9. Instructiuni din 24/03/2003 privind examinarea medicala si psihologica a personalului din transporturi cu responsabilitati în siguranta circulatiei si a navigatiei
10. Lege nr. 38 din 20/01/2003 privind transportul în regim de taxi si în regim de închiriere

11. Norma metodologica din 18/06/2003 pentru aplicarea prevederilor Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi si în regim de închiriere

12. Norma metodologica din 22/12/2003 privind activitatea de control al respectarii perioadelor de conducere si a perioadelor de odihna ale conducatorilor auto care efectueaza transporturi rutiere

13. Norma metodologica din 24/07/2003 de aplicare a Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi si în regim de închiriere - Metodologia de licentiere a transporturilor rutiere publice de persoane sau bunuri în regim de taxi, a transporturilor rutiere publice de persoane în regim de închiriere, conditiile privind agrearea si inspectia tehnica periodica a autovehiculelor care efectueaza transport în regim de taxi, precum si metodologia de eliberare a certificatului de atestare a pregatirii profesionale a taximetristilor

14. Norma-cadru din 10/07/2003 privind organizarea si functionarea serviciilor regulate de transport public local de calatori

15. Regulament din 10/07/2003 de functionare a comisiei judetene de autorizare a operatorilor de transport public local de calatori

16. Acord din 02/10/2000 privind transportul international ocazional de calatori cu autocarul si autobuzul (Acordul INTERBUS)